



MANUAL DE DESPACHO (MD)

Reedición 1

Abril 2025

Link Conexión Aérea S. A. de C. V.

TAR MÉXICO

BASE DE OPERACIONES:

Aeropuerto Internacional de Querétaro.

Carretera Estatal 200 Querétaro-Tequisquiapan No. 22500

Colón, Qro. México C. P. 76270



MANUAL DE DESPACHO

CAPITULO 1

GENERALIDADES

PÁGINA INTENCIONALMENTE DEJADA EN BLANCO

Politica de Seguridad Operacional



POLITICA DE SEGURIDAD

Revisión 7

Mayo 2024

Objetivo y Alcance

Esta Política de Seguridad define el compromiso del Ejecutivo Responsable con respecto al Sistema de Gestión de Seguridad Operacional y de todo el personal propio y subcontratado que forma parte de TAR Aerolíneas, para mantener el Sistema de Gestión de Seguridad Operacional (SMS) y el Sistema de Gestión de Seguridad de la Aviación Civil (SeMS), funcionando de manera efectiva. Esta política es aplicable a todo el personal de TAR Aerolíneas, así como, a los prestadores de servicios subcontratados involucrados en las operaciones de la aerolínea.

Descripción

TAR Aerolíneas, como referente de la aviación regional en México, está comprometida en brindar un verdadero valor agregado a nuestros usuarios y contribuir a estimular la actividad económica y turística dentro de las diversas regiones del país.

En línea con la misión de TAR Aerolíneas de "transportar a nuestros clientes de manera segura, eficiente, conveniente, calidad y hospitalaria, con la mejor relación precio-valor", TAR Aerolíneas ha implementado dos Sistemas de Gestión de la Seguridad, con ello, logramos cumplir con la Misión de la empresa manteniendo el balance adecuado entre la más alta seguridad de nuestras operaciones y la asignación de los recursos necesarios, en todos los niveles de la empresa; a través del cumplimiento y apego a las leyes, reglamentos y condiciones del Certificado de Explotador Aéreo (AOC), y siguiendo las mejores prácticas de la industria en materia de seguridad, tanto nacionales como internacionales.

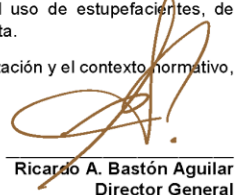
Para cumplir con los requerimientos de ambos Sistemas de Gestión, la Dirección General de TAR Aerolíneas, mediante la Dirección de Seguridad Aérea, Aseguramiento de Calidad y Capacitación, se compromete a observar y garantizar la concordancia con las normas aplicables a la seguridad operacional y a la seguridad de la aviación civil; así como, a asegurar la gestión de riesgos y amenazas a la seguridad de las operaciones y a promover la cultura de la seguridad en todos los niveles de la organización. Por lo anterior, ha desarrollado el Manual de Seguridad Operacional y el Programa de Seguridad para la Prevención de Actos de Interferencia Ilícita, donde se describe el funcionamiento, mantenimiento y promoción de ambos sistemas.

Responsabilidades

La Dirección General de TAR Aerolíneas es responsable de la seguridad de toda la operación, por lo que la planificara y proveerá los recursos humanos, materiales y financieros necesarios para mantener ambos Sistemas de Gestión de Seguridad funcionando eficaz y eficientemente, y asegurar que esta política sea difundida, comprendida, y mantenida en todos los niveles de la empresa. Asimismo, se han implementado mecanismos que buscan la mejora continua, elevando así el nivel de seguridad de la aerolínea de conformidad a los procedimientos internos, con la finalidad de cumplir con los objetivos y metas de desempeño establecidos.

Es responsabilidad de todos nuestros colaboradores y proveedores participar activamente en ambos sistemas de gestión, mediante el reporte interno de peligros (voluntarios y obligatorios) para poder gestionar amenazas, vulnerabilidades, actitudes, condiciones, o errores que afecten la seguridad de nuestras operaciones. Este sistema de reporte es voluntario, confidencial y no punitivo, es decir, que no resulta en una acción disciplinaria, administrativa o legal en contra de quien realiza dicho reporte u otras personas involucradas, a menos de que las condiciones que dan origen al reporte sean el resultado de la violación u omisión intencional de la normatividad nacional e internacional, de políticas y procedimientos de TAR Aerolíneas, del uso de estupefacientes, de encontrarse en estado de ebriedad, o de cualquier otra actividad inaceptable o ilícita.

Con el fin de mantener esta política vigente y aplicable con la realidad de la organización y el contexto normativo, se revisará anualmente dentro del Comité de Seguridad Operacional.



Ricardo A. Bastón Aguilar
Director General

PÁGINA INTENCIONALMENTE DEJADA EN BLANCO

INDICE GENERAL

CAPITULO 1	GENERALIDADES
CAPITULO 2	INFORMACION OPERACIONAL DE LAS AERONAVES
CAPITULO 3	INFORMACION DE RUTAS Y AEROPUERTOS
CAPITULO 4	CAPACITACION
APENDICES	APENDICES



MANUAL DE DESPACHO

CAPITULO 1

GENERALIDADES

PÁGINA INTENCIONALMENTE DEJADA EN BLANCO

Abril 2025

Reedición 1

Página 1-6

Link Conexión Aérea S.A. de C.V.

CAPÍTULO 1

GENERALIDADES



MANUAL DE DESPACHO

CAPITULO 1

GENERALIDADES

PÁGINA INTENCIONALMENTE DEJADA EN BLANCO

Diciembre 2024

Reedición

Página 1-8

Link Conexión Aérea S.A. de C.V.

Contenido

INDICE GENERAL	5
Distribución del Manual.	13
Política de Enmiendas	14
Hoja de Control de Enmiendas	15
Descripción de Cambios Realizados	16
Registro de Boletines	17
Hoja de Registro de Boletines.....	19
Lista de Páginas Efectivas	20
Objetivo del Manual	26
Estructura de las páginas del Manual de Despacho	27
DEFINICIONES Y ABREVIATURAS	28
Políticas de la Empresa.....	46
Politica de Comunicación.....	47
1.1 ORGANIGRAMA GENERAL.....	49
1.2 ORGANIGRAMA DEL AREA DE OPERACIONES.....	49
1.2.1 Organigrama del área de la gerencia de control operacional.....	49
1.3 FUNCIONES Y RESPONSABILIDADES.....	50
1.3.1 Funciones y responsabilidades del personal directivo	50
1.3.2 Dirección de operaciones	50
1.3.3 Piloto al mando	50
1.3.4 Miembros de tripulación.....	50
1.3.5 Gerencia de Control Operacional	51
1.3.6 Jefatura de Despacho y Control de Vuelo	52
1.3.7 Encargado de Turno	54
1.3.8 Oficial de Operaciones de Vuelo (Del Centro de Control Operacional)	56
1.3.9 Delegación de Funciones	57
1.3.10 Personal adscrito a la Oficina de Despacho.....	58
1.3.10.1 Personal del Centro de Control Operacional	58
1.3.11 Lista de Representantes de Operaciones en Tierra.....	60
1.3.12 Horarios de Operación y Medios de Comunicación del CCO.....	61
1.4 SUPERVISION OPERACIONAL.....	63
1.4.1 Registros del personal de CCO	63

1.4.2 Experiencia, capacitacion y actualización	63
1.4.3 Aptitud del personal de Operaciones.....	63
1.4.4 Control, análisis y almacenamiento de los registros, documentos de vuelo, información adicional y datos	64
1.5 DISTRIBUCION DE MATERIAL IMPRESO	66
1.6 METODOS O PROCEDIMIENTOS SOBRE PREVENCION DE ACCIDENTES E INCIDENTES	66
1.6.1 Notificacion de accidentes	66
1.6.2 Definiciones Accidente/Incidente	67
1.6.3 Flujo de comunicación en caso de emergencia.....	68
1.6.4 Diagrama de comunicación de emergencia	69
1.6.5 Procedimientos en caso de emergencias	70
1.6.6 Guia para la asignación de alerta	71
1.7 REPORTE POR DEFECTOS O FALLAS	72
1.8 PROGRAMAS DE SEGURIDAD DE VUELO	72
1.9 CONTROL OPERACIONAL/CONTROL DE VUELOS	73
1.10 LIMITACIONES DE TIEMPO DE VUELO Y PERIODO DE SERVIVIO ASI COMO LOS REQUISITOS DE DESCANSO Y SUEÑO.....	75
1.11 DEMORAS, CANCELACIONES, TIPOS DE VUELOS	75
1.12 DESCRIPCION DEL SISTEMA DE CALIDAD ADOPTADO.....	75
1.13 INTEGRACION DE LAS TRIPULACIONES	76
1.14 EQUIPO DE NAVEGACION QUE DEBE LLEVARSE Y PROCEDIMIENTOS DE NAVEGACION	76
1.15 FALLA DE MOTOR.....	76
1.16 POLITICA Y PROCEDIMIENTOS DE CARGA DE COMBUSTIBLE	77
1.17 SERVICIOS DE ESCALA	77
1.18 PILOTO AL MANDO	77
1.19 INSTRUCCIONES PRECISAS PARA CALCULAR LAS CANTIDADES NECESARIAS Y ABSTECIDAS DE COMBUSTIBLE, ACEITE, AGUA, METANOL Y OTROS FLUIDOS REQUERIDOS PARA CADA TIPO DE DE OPERACIÓN DE LA AERONAVE, INCLUSO LA POSIBILIDAD DE PÉRDIDA DE PRESURIZACION Y FALLA DE UNO O MAS MOTORES EN RUTA	78
1.20 EMPLEO, ALMACENAMIENTO Y SUMINISTRO DE OXIGENO	78
1.21 OPERACIONES EN TIERRA.....	78
1.22 PROCEDIMIENTOS NORMALES DE OPERACIONES (SOP)	79
1.23 LISTAS DE VERIFICACION	79
1.24 AVISOS AUTOMATICOS DE ALTITUD	79

1.25 EGPWS.....	79
1.26 PROCEDIMIENTOS DE OPERACIÓN EN DISTINTAS FASES DE VUELO	80
1.27 TCAS.....	81
1.28 INTERCEPTACION DE AERONAVES CIVILES	82
1.29 RADIACION COSMICA	82
1.30 DETALLES Y PROCEDIMIENTOS DEL SISTEMA DE GESTION DE SEGURIDAD OPERACIONAL (SMS)	82
1.31 MERCANCIAS PELIGROSAS	83
1.31.1 COMAIL-COMAT	83
1.31.2 Definición de Mercancías Peligrosas.....	92
1.31.3 Clasificación de Mercancías Peligrosas	92
1.31.4 Descripción de Mercancías Peligrosas de acuerdo a sus clases de Riesgo.....	93
1.31.5 Etiquetas de manipualcion para carga	108
1.32 INFORMACION, INSTRUCCIONES Y PROCEDIMIENTOS SOBRE TRANSPORTE DE ARMAS	110
1.32.1 Transporte de armas como equipaje documentado	110
1.33 PROCEDIMIENTOS SOBRE LA RESPONSABILIDAD Y AUTORIDAD DEL PERSONAL DE OPERACIONES EN ACTOS DE INTERFERENCIA ILÍCITA	110
1.34 HUD Y EVS.....	111
1.35 NORMAS Y GUIAS RELEVANTES PARA LOS MIEMBROS DE TRIPUALCION DE CABINA DE VUELO REFERENTES A LA SALUD	111
1.36 PROCEDIMIENTOS DE OPERACIÓN PARA LAS DISTINTAS FASES DE VUELO.....	112
1.37 INTERPRETACION DE INFORMACIÓN METEOROLÓGICA	114
1.37.1 METAR	115
1.37.2 TAF	124
1.37.3 Pronostico de área (FACA)	127
1.37.4 Mapas meteorológicos	134
1.38 RESPONSABILIDADES Y USO DEL LIBRO DE BITÁCORA	143
1.39 PROCEDIMIENTOS DE CONDUCCION DE CARGA Y PASAJEROS	144
1.39.1Transporte de Animales Vivos como Equipaje Documentado.....	146
1.40 CONDICIONES PARA EVITAR Y/U OPERAR EN SITUACIONES ATMOSFERICAS PELIGROSAS O ADBVERSAS	147
1.41 POSICIONES QUE DEBEN OCUPAR LOS MIEBROS DE LA TRIPUALCION ASIGNADA ..	152
1.42 USO DEL CINTURON DE SEGURIDAD Y/O ARNESES ´POR PARTE DE PASAJEROS Y TRIPULANTES DE CABINA Y DE VUELO, DURANTE LAS DIFERENTES FASES DE VUELO..	153
1.43 ADMISION A LA CABINA DE MANDO POR PERSONAS QUE NO PERTENEZCAN A LA	



MANUAL DE DESPACHO

CAPITULO 1

GENERALIDADES

TRIPUALCION DE VUELO	153
1.44 USO DE ASIENTOS DE TRIPUALCION Y ASIENTOS ADICIONALES DE CABINA DE MANDO	153
1.45 REQUISITOS DE SEGURIDAD DE CABINA	153
1.46 VUELOS DE TRASLADO SIN PASAJEROS, DE INSTRUCCIÓN, DE PRUEBA Y DE POSICIONAMIENTO	154
1.47 REGLAMENTO DEL AIRE.....	154

Distribución del Manual.

El presente Manual de Despacho es distribuido en forma completa, a todas las áreas responsables de la realización de las operaciones de TAR MÉXICO, así como a la Agencia Federal Aviación Civil, tal como se muestra en la tabla inferior. El área responsable de su distribución es la Dirección Operaciones, a través de la Jefatura de Ingeniería de Operaciones. Los ejemplares distribuidos son copia fiel del manual original autorizado por la Agencia Federal Aviación Civil. El manual es asignado al área o departamento, no a sus titulares, por lo que cada ejemplar deberá permanecer invariablemente en el área o departamento al que se asignó. Es responsabilidad de cada titular de área o departamento que posea un ejemplar del Manual de Despacho mantenerlo actualizado y solicitar a la Jefatura de Ingeniería de Operaciones, las enmiendas o boletines que no posea. Así mismo, es responsable de familiarizarse con su contenido y cumplirlo estrictamente.

A continuación, se presenta la lista de distribución del presente manual:

FORMATO	ASIGNADO A
Original	Dirección De Operaciones
COPIA	Dirección de Aviación, AFAC.
	Gerencia de Control Operacional
Digital	Comandancia Aeropuerto Internacional de Querétaro
	Personal Operativo TAR.

En consecuencia, a la limitada distribución del manual y con la finalidad de que todo el personal involucrado en la operación tenga acceso al contenido del Manual de Despacho aun cuando no posea un ejemplar, se ha incorporado en los manuales correspondientes a cada área la información relevante y relacionada a sus actividades enfocadas a procurar que se cumplan los procedimientos de Despacho. Así mismo se encontrará en el portal corporativo de internet una copia en formato electrónico del presente manual para ser consultado por el personal de la empresa.

Política de Enmiendas

TAR MÉXICO, a través de la Jefatura de Ingeniería de Operaciones, elaborará enmiendas al Manual de Despacho con la finalidad de mantenerlo actualizado y en respuesta a cambios en la organización, del área de Despacho y áreas relacionadas, modificaciones a la normatividad nacional o internacional referente a la seguridad operacional, así como en consecuencia de la mejora continua de los procedimientos y mecanismos enfocados al desarrollo de las operaciones.

Cada una de las enmiendas que actualicen el presente manual, serán presentadas por triplicado ante la Agencia Federal Aviación Civil para su autorización. A consecuencia de su autorización, la enmienda será sellada y devuelta a TAR MÉXICO a través de un oficio de autorización. Una vez recibida la revisión autorizada, se efectuará su reproducción y distribución a cada uno de los usuarios del manual, así como se coordinará la incorporación de la información contenida en la enmienda en los manuales operacionales según aplique.

Las enmiendas del manual serán enumeradas secuencialmente para su identificación. Las páginas de la enmienda contendrán una línea vertical del lado izquierdo, la cual indicará la parte que fue modificada.

Cada enmienda será entregada con las «Instrucciones de revisión», documento en el que se describen las páginas que deberán incorporarse y removerse del manual, así como fecha de publicación y cambios realizados en la enmienda.

Posterior a la incorporación de la enmienda al manual, se deberá registrar en la hoja de Control de Enmiendas, número y fecha de la enmienda, fecha de inserción, nombre y firma de quién la insertó, con la finalidad de contar con el control de la actualización de cada ejemplar. Así mismo, será responsabilidad de cada usuario retirar las hojas, cancelarlas y destruirlas para evitar un manejo indebido de éstas.

Cualquier Usuario al que se le asigne este Manual, puede solicitar a la Jefatura de Ingeniería de Operaciones que se realicen modificaciones o correcciones en el contenido de la Información. La Jefatura de Ingeniería de Operaciones en conjunto con la Jefatura de Despacho y Control de Vuelos se encargará de evaluar la solicitud y si procede se aplicarán las modificaciones en la siguiente revisión para ser sometido a la autoridad Aeronáutica.

Cualquier duda, comentario o sugerencia tendiente a corregir o mejorar el contenido del Manual de Despacho deberá ser dirigido directamente a la Jefatura de Ingeniería de Operaciones y a la Jefatura de Despacho y Control de vuelos (CCO) en forma escrita o correo electrónico a la atención de:

Carlos Benítez Rivera al correo electrónico: cbenitez@tarmexico.com

Fidel Arellano al correo electrónico: fearellano@tarmexico.com

Hoja de Control de Enmiendas

No. De Revisión	Fecha	Fecha de Inserción	Nombre
REVISIÓN 01	FEB-2014	04-ABR-2014	E.A.G
REVISIÓN 02	MAR-2014	02-JUN-2014	E.A.G
REVISIÓN 03	ABR-2014	02-JUN-2014	E.A.G
REVISIÓN 04	JUL-2014	15-DIC-2014	E.A.G.
REVISIÓN 5	MAR-2015	JUN-15	ABH
REVISIÓN 6	JUNIO 2015	JUL 15	ABH
REVISIÓN 7	JULIO 2015	JUL-15	ABH
REVISIÓN 8	AGOSTO 2015	AGO-15	ABH
REVISION 9	SEPTIEMBRE 2015	OCT-15	ABH
REVISION 10	OCTUBRE 2015	OCT-15	ABH
REVISION 11	OCTUBRE 2015	NOV-15	ABH
REVISION 12	ENERO 2016	FEB-16	ABH
REVISION 13	FEBRERO 2016	FEB-16	ABH
REVISION 14	JULIO 2016	JUL 16	ABH
REVISION 15	OCTUBRE 2016	OCTUBRE 2016	MGG
REVISION 16	ABRIL 2017	ABRIL 2017	ABH
REVISION 17	JULIO 2017	JULIO 2017	ABH
REVISION 18	ABRIL 2018	ABRIL 2018	MGG
REVISION 19	JULIO 2018	JULIO 2018	MGG
REVISION 20	OCTUBRE 2018	OCTUBRE 2018	MGG
REVISION 21	ENERO 2019	ENERO 2019	AEOL
REVISIÓN 22	JULIO 2019	JULIO 2019	AEOL
REVISIÓN 23	FEBRERO 2020	FEBRERO 2020	AEOL
REVISIÓN 24	AGOSTO 2020	AGOSTO 2020	AEOL
REVISION 25	NOVIEMBRE 2021	NOVIEMBRE 2021	GJT
REVISION 26	FEBRERO 2022	FEBRERO 2022	GJT
REVISIÓN 27	JULIO 2022	JULIO 2022	GJT
REVISIÓN 28	OCTUBRE 2022	OCTUBRE 2022	MATGJ
REVISIÓN 29	ENERO 2023	ENERO 2022	MATGJ
REVISIÓN 30	FEBRERO 2023	FEBRERO 2023	MATGJ
REVISIÓN 31	OCTUBRE 2023	OCTUBRE 2023	FAH
REVISIÓN 32	DICIEMBRE 2023	DICIEMBRE 2023	FAH
REVISION 33	FEBRERO 2024	FEBRERO 2024	FAH
REVISION 34	ABRIL 2024	ABRIL 2024	FAH
REVISION 35	MAYO 2024	MAYO 2024	FAH
REEDICCIÓN	NOVIEMBRE 2024	NOVIEMBRE 2024	FAH
REEDICCIÓN 1	ABRIL 2025		FAH

Descripción de Cambios Realizados

Reedición 1
 Fecha: abril 2025

El Manual de Despacho ha sido editado para mantener actualizada la información contenida en el mismo. Un breve resumen de los cambios mas significativos que sufrieron las hojas alteradas en esta revisión, los cuales se indican en la relación que se muestra a continuación:

PAGINA	DESCRIPCION DE CAMBIOS REALIZADOS
TODAS	Reedición 1, por cambio de identidad, logotipo y marca, se incluye LMM

Nota: los cambios menores no se incluyen en esta tabla

Registro de Boletines

La Dirección de Operaciones por medio de la Jefatura de Ingeniería de Operaciones, utiliza boletines para transmitir información urgente, señalando las modificaciones y/o nuevos procedimientos que puedan afectar la seguridad y la calidad en las operaciones, con vigencia temporal (6 meses máximo), durante este plazo se deberán realizar las inserciones correspondientes a los manuales para su (Revisión, Enmiendas o Reedición) para el ingreso a la Autoridad ó la cancelación de dicho boletín.

Por tal motivo se conservarán los boletines e insertarán al frente del manual junto con la hoja de Control de Boletines hasta que se indique su derogación o incorporación definitiva.

Los Boletines serán emitidos dentro de cada manual colocando la nomenclatura ejemplo (DO-JIO-MD-XX_XXXX), estos serán emitidos por la Jefatura de Ingeniería de Operaciones y autorizados (firmados) por las aéreas correspondientes a la emisión del Boletín.

El boletín deberá contener Objetivo, Referencia a los manuales que aplica, Descripción del procedimiento, Firmas y Vigencia.

Los boletines serán distribuidos en forma interna. Cuando la condición temporal ya no exista, deberá ser cancelado y el contenido original del manual restablecido. Al ser documentos con vigencia pueden tener los siguientes 3 estatus:

Clasificación de Boletines

Activo (A). - Información pertinente que no está contenida en el manual. A su recepción, debe registrarse en el Control de boletines e insertarse al principio del manual

Cancelado (C). - La información del boletín pierde vigencia. En consecuencia, se emiten instrucciones para su remoción y destrucción. En el Control de boletines debe registrarse su cancelación.

Además de contar con un título para su control e identificación, los boletines cuentan con las siguientes características: numeración consecutiva y aplicabilidad, para designar al manual al que son efectivos.

La nomenclatura de la numeración se integra de 3 conjuntos de dígitos alfanuméricos separados por guiones en donde:

Los 2 primeros dígitos corresponden a las siglas de la Dirección de Operaciones (DO)

Los 3 segundos dígitos corresponden a las siglas de la Jefatura de Ingeniería de Operaciones y (JIO)

Las letras consecuentes reflejan al manual que se estará aplicando el boletín.

Los últimos dígitos corresponden al número consecutivo del boletín y al año de su emisión.

Ejemplo: MS 01/14, boletín No. 1 del año 2014 la Nomenclatura será: DO-JIO-MS1/12, lo cual cuando exista una revisión a esta sección, la Lista de Boletines será actualizada registrando los boletines precedentes a la revisión, así como su estatus, por lo que será responsabilidad de cada usuario retirar, cancelar y destruir las hojas de los boletines cancelados o incorporados, para evitar un manejo inadecuado de éstos.

Ubicación de los Boletines

Los boletines se colocan posterior a la Lista de Boletines en orden cronológico, de acuerdo a la hoja de transmisión solo deben estar los boletines Activos en el manual.

Hoja de Registro de Boletines.

[illegible]

Lista de Páginas Efectivas

Página	No.De Rev.	Fecha
Capitulo 1		
1-1	Reedición 1	ABR-2025
1-2	Reedición 1	ABR-2025
1-3	Reedición 1	ABR-2025
1-4	Reedición 1	ABR-2025
1-5	Reedición 1	ABR-2025
1-6	Reedición 1	ABR-2025
1-7	Reedición 1	ABR-2025
1-8	Reedición 1	ABR-2025
1-9	Reedición 1	ABR-2025
1-10	Reedición 1	ABR-2025
1-11	Reedición 1	ABR-2025
1-12	Reedición 1	ABR-2025
1-13	Reedición 1	ABR-2025
1-14	Reedición 1	ABR-2025
1-15	Reedición 1	ABR-2025
1-16	Reedición 1	ABR-2025
1-17	Reedición 1	ABR-2025
1-18	Reedición 1	ABR-2025
1-19	Reedición 1	ABR-2025
1-20	Reedición 1	ABR-2025
1-21	Reedición 1	ABR-2025
1-22	Reedición 1	ABR-2025
1-23	Reedición 1	ABR-2025
1-24	Reedición 1	ABR-2025
1-25	Reedición 1	ABR-2025
1-26	Reedición 1	ABR-2025
1-27	Reedición 1	ABR-2025
1-28	Reedición 1	ABR-2025
1-29	Reedición 1	ABR-2025
1-30	Reedición 1	ABR-2025
1-31	Reedición 1	ABR-2025
1-32	Reedición 1	ABR-2025
1-33	Reedición 1	ABR-2025
1-34	Reedición 1	ABR-2025
1-35	Reedición 1	ABR-2025
1-36	Reedición 1	ABR-2025
1-37	Reedición 1	ABR-2025
1-38	Reedición 1	ABR-2025

Página	No.De Rev.	Fecha
1-39	Reedición 1	ABR-2025
1-40	Reedición 1	ABR-2025
1-41	Reedición 1	ABR-2025
1-42	Reedición 1	ABR-2025
1-43	Reedición 1	ABR-2025
1-44	Reedición 1	ABR-2025
1-45	Reedición 1	ABR-2025
1-46	Reedición 1	ABR-2025
1-47	Reedición 1	ABR-2025
1-48	Reedición 1	ABR-2025
1-49	Reedición 1	ABR-2025
1-50	Reedición 1	ABR-2025
1-51	Reedición 1	ABR-2025
1-52	Reedición 1	ABR-2025
1-53	Reedición 1	ABR-2025
1-54	Reedición 1	ABR-2025
1-55	Reedición 1	ABR-2025
1-56	Reedición 1	ABR-2025
1-57	Reedición 1	ABR-2025
1-58	Reedición 1	ABR-2025
1-59	Reedición 1	ABR-2025
1-60	Reedición 1	ABR-2025
1-61	Reedición 1	ABR-2025
1-62	Reedición 1	ABR-2025
1-63	Reedición 1	ABR-2025
1-64	Reedición 1	ABR-2025
1-65	Reedición 1	ABR-2025
1-66	Reedición 1	ABR-2025
1-67	Reedición 1	ABR-2025
1-68	Reedición 1	ABR-2025
1-69	Reedición 1	ABR-2025
1-70	Reedición 1	ABR-2025
1-71	Reedición 1	ABR-2025
1-72	Reedición 1	ABR-2025
1-73	Reedición 1	ABR-2025
1-74	Reedición 1	ABR-2025
1-75	Reedición 1	ABR-2025
1-76	Reedición 1	ABR-2025

Página	No. De Rev.	Fecha
1-77	Reedición 1	ABR-2025
1-78	Reedición 1	ABR-2025
1-79	Reedición 1	ABR-2025
1-80	Reedición 1	ABR-2025
1-81	Reedición 1	ABR-2025
1-82	Reedición 1	ABR-2025
1-83	Reedición 1	ABR-2025
1-84	Reedición 1	ABR-2025
1-85	Reedición 1	ABR-2025
1-86	Reedición 1	ABR-2025
1-87	Reedición 1	ABR-2025
1-88	Reedición 1	ABR-2025
1-89	Reedición 1	ABR-2025
1-90	Reedición 1	ABR-2025
1-91	Reedición 1	ABR-2025
1-92	Reedición 1	ABR-2025
1-93	Reedición 1	ABR-2025
1-94	Reedición 1	ABR-2025
1-95	Reedición 1	ABR-2025
1-96	Reedición 1	ABR-2025
1-97	Reedición 1	ABR-2025
1-98	Reedición 1	ABR-2025
1-99	Reedición 1	ABR-2025
1-100	Reedición 1	ABR-2025
1-101	Reedición 1	ABR-2025
1-102	Reedición 1	ABR-2025
1-103	Reedición 1	ABR-2025
1-104	Reedición 1	ABR-2025
1-105	Reedición 1	ABR-2025
1-106	Reedición 1	ABR-2025
1-107	Reedición 1	ABR-2025
1-108	Reedición 1	ABR-2025
1-109	Reedición 1	ABR-2025
1-110	Reedición 1	ABR-2025
1-111	Reedición 1	ABR-2025
1-112	Reedición 1	ABR-2025
1-113	Reedición 1	ABR-2025
1-114	Reedición 1	ABR-2025
1-115	Reedición 1	ABR-2025
1-116	Reedición 1	ABR-2025

Página	No.De Rev.	Fecha
1-117	Reedición 1	ABR-2025
1-118	Reedición 1	ABR-2025
1-119	Reedición 1	ABR-2025
1-120	Reedición 1	ABR-2025
1-121	Reedición 1	ABR-2025
1-122	Reedición 1	ABR-2025
1-123	Reedición 1	ABR-2025
1-124	Reedición 1	ABR-2025
1-125	Reedición 1	ABR-2025
1-126	Reedición 1	ABR-2025
1-127	Reedición 1	ABR-2025
1-128	Reedición 1	ABR-2025
1-129	Reedición 1	ABR-2025
1-130	Reedición 1	ABR-2025
1-131	Reedición 1	ABR-2025
1-132	Reedición 1	ABR-2025
1-133	Reedición 1	ABR-2025
1-134	Reedición 1	ABR-2025
1-135	Reedición 1	ABR-2025
1-136	Reedición 1	ABR-2025
1-137	Reedición 1	ABR-2025
1-138	Reedición 1	ABR-2025
1-139	Reedición 1	ABR-2025
1-140	Reedición 1	ABR-2025
1-141	Reedición 1	ABR-2025
1-142	Reedición 1	ABR-2025
1-143	Reedición 1	ABR-2025
1-144	Reedición 1	ABR-2025
1-145	Reedición 1	ABR-2025
1-146	Reedición 1	ABR-2025
1-147	Reedición 1	ABR-2025
1-148	Reedición 1	ABR-2025
1-149	Reedición 1	ABR-2025
1-150	Reedición 1	ABR-2025
1-151	Reedición 1	ABR-2025
1-152	Reedición 1	ABR-2025
1-153	Reedición 1	ABR-2025
1-154	Reedición 1	ABR-2025
1-155	Reedición 1	ABR-2025
1-156	Reedición 1	ABR-2025

Página	No.De Rev.	Fecha
Capítulo 2		
2-1	Reedición 1	ABR-2025
2-2	Reedición 1	ABR-2025
2-3	Reedición 1	ABR-2025
2-4	Reedición 1	ABR-2025
2-5	Reedición 1	ABR-2025
2-6	Reedición 1	ABR-2025
2-7	Reedición 1	ABR-2025
2-8	Reedición 1	ABR-2025
2-9	Reedición 1	ABR-2025
2-10	Reedición 1	ABR-2025
2-11	Reedición 1	ABR-2025
2-12	Reedición 1	ABR-2025
2-13	Reedición 1	ABR-2025
2-14	Reedición 1	ABR-2025
2-15	Reedición 1	ABR-2025
2-16	Reedición 1	ABR-2025
2-17	Reedición 1	ABR-2025
2-18	Reedición 1	ABR-2025
2-19	Reedición 1	ABR-2025
2-20	Reedición 1	ABR-2025
2-21	Reedición 1	ABR-2025
2-22	Reedición 1	ABR-2025
2-23	Reedición 1	ABR-2025
2-24	Reedición 1	ABR-2025
2-25	Reedición 1	ABR-2025
2-26	Reedición 1	ABR-2025
2-27	Reedición 1	ABR-2025
2-28	Reedición 1	ABR-2025
2-29	Reedición 1	ABR-2025
2-30	Reedición 1	ABR-2025
2-31	Reedición 1	ABR-2025
2-32	Reedición 1	ABR-2025
2-33	Reedición 1	ABR-2025
2-34	Reedición 1	ABR-2025
2-35	Reedición 1	ABR-2025
2-36	Reedición 1	ABR-2025
2-37	Reedición 1	ABR-2025
2-38	Reedición 1	ABR-2025
2-39	Reedición 1	ABR-2025

Página	No.De Rev.	Fecha
2-40	Reedición 1	ABR-2025
2-41	Reedición 1	ABR-2025
2-42	Reedición 1	ABR-2025
2-43	Reedición 1	ABR-2025
2-44	Reedición 1	ABR-2025
2-45	Reedición 1	ABR-2025
2-46	Reedición 1	ABR-2025
2-47	Reedición 1	ABR-2025
2-48	Reedición 1	ABR-2025
2-49	Reedición 1	ABR-2025
2-50	Reedición 1	ABR-2025
2-51	Reedición 1	ABR-2025
2-52	Reedición 1	ABR-2025
2-53	Reedición 1	ABR-2025
2-54	Reedición 1	ABR-2025
2-55	Reedición 1	ABR-2025
2-56	Reedición 1	ABR-2025
2-57	Reedición 1	ABR-2025
2-58	Reedición 1	ABR-2025
2-59	Reedición 1	ABR-2025
2-60	Reedición 1	ABR-2025
2-61	Reedición 1	ABR-2025
2-62	Reedición 1	ABR-2025
2-63	Reedición 1	ABR-2025
2-64	Reedición 1	ABR-2025
2-65	Reedición 1	ABR-2025
2-66	Reedición 1	ABR-2025
2-67	Reedición 1	ABR-2025
2-68	Reedición 1	ABR-2025
2-69	Reedición 1	ABR-2025
2-70	Reedición 1	ABR-2025
2-71	Reedición 1	ABR-2025
2-72	Reedición 1	ABR-2025
2-73	Reedición 1	ABR-2025
2-74	Reedición 1	ABR-2025
2-75	Reedición 1	ABR-2025
2-76	Reedición 1	ABR-2025
2-77	Reedición 1	ABR-2025
2-78	Reedición 1	ABR-2025
2-79	Reedición 1	ABR-2025

Página	No. De Rev.	Fecha
2-80	Reedición 1	ABR-2025
2-81	Reedición 1	ABR-2025
2-82	Reedición 1	ABR-2025
2-83	Reedición 1	ABR-2025
2-84	Reedición 1	ABR-2025
2-85	Reedición 1	ABR-2025
2-86	Reedición 1	ABR-2025
2-87	Reedición 1	ABR-2025
2-88	Reedición 1	ABR-2025
2-89	Reedición 1	ABR-2025
2-90	Reedición 1	ABR-2025
2-91	Reedición 1	ABR-2025
2-92	Reedición 1	ABR-2025
2-93	Reedición 1	ABR-2025
2-94	Reedición 1	ABR-2025
2-95	Reedición 1	ABR-2025
2-96	Reedición 1	ABR-2025
2-97	Reedición 1	ABR-2025
2-98	Reedición 1	ABR-2025
2-99	Reedición 1	ABR-2025
2-100	Reedición 1	ABR-2025
2-101	Reedición 1	ABR-2025
2-102	Reedición 1	ABR-2025
2-103	Reedición 1	ABR-2025
2-104	Reedición 1	ABR-2025
2-105	Reedición 1	ABR-2025
2-106	Reedición 1	ABR-2025
2-107	Reedición 1	ABR-2025
2-108	Reedición 1	ABR-2025
2-109	Reedición 1	ABR-2025
2-110	Reedición 1	ABR-2025
2-111	Reedición 1	ABR-2025
2-112	Reedición 1	ABR-2025
2-113	Reedición 1	ABR-2025
2-114	Reedición 1	ABR-2025
2-115	Reedición 1	ABR-2025
2-116	Reedición 1	ABR-2025
2-117	Reedición 1	ABR-2025
2-118	Reedición 1	ABR-2025
2-119	Reedición 1	ABR-2025

Página	No. De Rev.	Fecha
2-120	Reedición 1	ABR-2025
2-121	Reedición 1	ABR-2025
2-122	Reedición 1	ABR-2025
2-123	Reedición 1	ABR-2025
2-124	Reedición 1	ABR-2025
2-120	Reedición 1	ABR-2025
2-121	Reedición 1	ABR-2025
2-122	Reedición 1	ABR-2025
2-123	Reedición 1	ABR-2025
2-124	Reedición 1	ABR-2025
Capítulo 3		
3-1	Reedición 1	ABR-2025
3-2	Reedición 1	ABR-2025
3-3	Reedición 1	ABR-2025
3-4	Reedición 1	ABR-2025
3-5	Reedición 1	ABR-2025
3-6	Reedición 1	ABR-2025
3-7	Reedición 1	ABR-2025
3-8	Reedición 1	ABR-2025
3-9	Reedición 1	ABR-2025
3-10	Reedición 1	ABR-2025
3-11	Reedición 1	ABR-2025
3-12	Reedición 1	ABR-2025
3-13	Reedición 1	ABR-2025
3-14	Reedición 1	ABR-2025
3-15	Reedición 1	ABR-2025
3-16	Reedición 1	ABR-2025
3-17	Reedición 1	ABR-2025
3-18	Reedición 1	ABR-2025
3-19	Reedición 1	ABR-2025
3-20	Reedición 1	ABR-2025
3-21	Reedición 1	ABR-2025
3-22	Reedición 1	ABR-2025
3-23	Reedición 1	ABR-2025
Capítulo 4		
4-1	Reedición 1	ABR-2025
4-2	Reedición 1	ABR-2025
4-3	Reedición 1	ABR-2025
4-4	Reedición 1	ABR-2025

Página	No.De Rev.	Fecha
4-5	Reedición 1	ABR-2025
4-6	Reedición 1	ABR-2025
Apéndices		
A-1	Reedición 1	ABR-2025
A-2	Reedición 1	ABR-2025
A-3	Reedición 1	ABR-2025
A-4	Reedición 1	ABR-2025
A-5	Reedición 1	ABR-2025
A-6	Reedición 1	ABR-2025
A-7	Reedición 1	ABR-2025
A-8	Reedición 1	ABR-2025
A-9	Reedición 1	ABR-2025
A-10	Reedición 1	ABR-2025
A-11	Reedición 1	ABR-2025
A-12	Reedición 1	ABR-2025
A-13	Reedición 1	ABR-2025
A-14	Reedición 1	ABR-2025
A-15	Reedición 1	ABR-2025
A-16	Reedición 1	ABR-2025
A-17	Reedición 1	ABR-2025
A-18	Reedición 1	ABR-2025
A-19	Reedición 1	ABR-2025
A-20	Reedición 1	ABR-2025
A-21	Reedición 1	ABR-2025
A-22	Reedición 1	ABR-2025
A-23	Reedición 1	ABR-2025
A-24	Reedición 1	ABR-2025
A-25	Reedición 1	ABR-2025
A-26	Reedición 1	ABR-2025
A-27	Reedición 1	ABR-2025
A-28	Reedición 1	ABR-2025
A-29	Reedición 1	ABR-2025
A-30	Reedición 1	ABR-2025
A-31	Reedición 1	ABR-2025
A-32	Reedición 1	ABR-2025



MANUAL DE DESPACHO

CAPITULO 1

GENERALIDADES

PÁGINA INTENCIONALMENTE DEJADA EN BLANCO

Abril 2025

Reedición 1

Página 1-25

Link Conexión Aérea S.A. de C.V.

Objetivo del Manual

Este Manual se ha desarrollado para el uso exclusivo del personal técnico – operativo y de despacho de vuelos de la empresa Link Conexión Aérea S.A. de C.V., que en lo sucesivo se denominará TAR MÉXICO, dando cumplimiento con los requisitos y reglamentos de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes a través de la Agencia Federal Aviación Civil, y en él se establecen las normas, políticas y procedimientos de operación de la empresa en lo referente a la planeación de vuelos, despacho de aeronaves, su manejo en tierra y los servicios de apoyo en tierra requeridos.

Las políticas y procedimientos contenidos en este Manual serán aplicados por el personal de la empresa que participe en las operaciones aéreas, bajo la primicia de lograr una operación segura, eficiente y rentable, siendo entonces la meta de la empresa, ofrecer un servicio óptimo al cliente, cumpliendo totalmente con las normas aeronáuticas, manteniendo un control eficaz y con altos índices de calidad en las operaciones de vuelo.

La empresa, ha establecido sus políticas y procedimientos en apego a la normatividad vigente. Los procedimientos contenidos en el manual no limitan en ningún momento la aplicación de un criterio diferente por parte del personal de la empresa, siempre y cuando estos vayan dirigidos a introducir mejoras a las condiciones establecidas, y tengan un fundamento aceptable. Si tal es el caso, podrá proponerse a la Dirección de Operaciones de TAR MÉXICO la adición y/o modificación del procedimiento o regulación, el cual podrá ponerse en marcha una vez se cuente con la aprobación de la Agencia Federal Aviación Civil a través de un boletín temporal que modifique los procedimientos vigentes, hasta su inclusión como enmienda en este Manual de Despacho.

Cumplimiento de la Reglamentación. Este Manual ha sido preparado de acuerdo a los Reglamentos y recomendaciones establecidos por la AFAC en la circular obligatoria CO AV-040/23 por lo que todo el personal que labora en TAR MÉXICO, o presta servicio a la aerolínea a través de una prestadora de servicios en tierra, deberán estar familiarizados con el contenido de este Manual y por lo tanto se obligan a su estricto cumplimiento.

	MANUAL DE DESPACHO	
	CAPITULO 1	GENERALIDADES

Estructura de las páginas del Manual de Despacho

Las páginas del Manual de Despacho cuentan con la siguiente estructura:

- Encabezado- constituido por el logotipo de la compañía, el nombre del manual, número de capítulo y nombre del capítulo.

	MANUAL DE DESPACHO	

- Contenido
- Pie de página- integrado por fecha de la revisión (celda izquierda), número consecutivo de revisión (celda central) y número de página (celda derecha). El número de página se compone en tres partes, los dígitos a la izquierda refieren al capítulo, los dígitos del centro refieren a la sección y los dígitos a la derecha refieren a la página.

Julio-2013	Original	Página 1-23
↓	↓	↓
Fecha de la revisión	Número de revisión	Sección-Página

- La información del pie de página tiene como finalidad coincidir con la información contenida en la Lista de páginas efectivas, en caso de no coincidir significará que el manual se encuentra desactualizado.

Abril 2025	Reedición 1	Página 1-27
Link Conexión Aérea S.A. de C.V.		

	MANUAL DE DESPACHO	
	CAPITULO 1	GENERALIDADES

DEFINICIONES Y ABREVIATURAS

Definiciones

ACCIDENTE

Todo suceso por el que se cause la muerte o lesiones graves a personas a bordo de la aeronave o bien, se ocasionen daños o roturas estructurales a la aeronave, o por el que la aeronave desaparezca o se encuentre en un lugar inaccesible.

AERÓDROMO

Área definida de tierra o agua (que incluye todas sus edificaciones, instalaciones y equipo), destinada total o parcialmente a la llegada, salida y movimiento de las aeronaves.

AERÓDROMO/AEROPUERTO ALTERNO

Aeródromo/Aeropuerto al que podría dirigirse una aeronave cuando fuera imposible o no fuera aconsejable dirigirse al aeropuerto de aterrizaje previsto o aterrizar en el mismo.

AERÓDROMO CIVIL

Área definida de tierra o agua adecuada para el despegue, aterrizaje y movimiento de aeronaves, con instalaciones o servicios mínimos para garantizar la seguridad de su operación.

AERÓDROMO/AEROPUERTO CONTROLADO

Aeródromo/Aeropuerto en el que se facilita servicio de control de tránsito aéreo, para el tránsito de aeródromo.

AERONAVE

Cualquier vehículo capaz de transitar con autonomía en el espacio aéreo con personas carga y/o correo.

AEROPLANO

Aeronave que obtiene su fuerza de sustentación por medio del flujo de aire que pasa a través de formas aerodinámicas fijas y que es producido por la tracción de una planta moto propulsora instalada en la misma.

AEROPUERTO

Aeródromo civil de servicio público, que cuenta con las instalaciones y servicios adecuados para la recepción y despacho de aeronaves, pasajeros, carga y correo del servicio de transporte aéreo regular, del no regular, así como del transporte privado comercial y privado no comercial.

AEROPUERTO BASE DE OPERACIONES

Aeropuerto donde la empresa o empresas de transporte aéreo tienen sus instalaciones

AEROPUERTO ALTERNO

Aeropuerto especificado en el plan de vuelo y al cual se dirige una aeronave cuando el aterrizaje en su punto de destino no lo permita.

AEROVÍA

Ruta aérea dotada de radio ayuda a la navegación

ALCANCE VISUAL DE LA PISTA

Abril 2025	Reedición 1	Página 1-28
Link Conexión Aérea S.A. de C.V.		

	MANUAL DE DESPACHO	
	CAPITULO 1	GENERALIDADES

Distancia hasta la cual el piloto de una aeronave encontrándose sobre el eje de una pista puede ver las señales de superficie de la misma o las luces que la delimitan o señalan su eje.

ALERTAR

Aviso rápido al centro o subcentro coordinador de búsqueda y salvamento o al organismo de control respectivo de cualquier accidente aéreo, indicando las radiofrecuencias que deben escucharse constantemente para iniciar la búsqueda y salvamento.

ALTITUD

Distancia vertical entre un nivel, punto u objeto considerado como punto y el nivel medio del mar.

ALTITUD MÍNIMA DE CRUCE

Altitud mínima a la cual debe sobrevolar una aeronave una facilidad de navegación o un fijo que se dirija a una altitud mínima en ruta más elevada.

ALTITUD MÍNIMA DE DESCENSO

La altitud más baja, expresada en pies desde el nivel medio del mar, a la que se autoriza el descenso en aproximación final o en maniobra "circulando", cuando se lleva a cabo un procedimiento de aproximación por instrumentos sin ayuda electrónica de trayectoria de planeó.

ALTITUD MÍNIMA DE RUTA

Altitud específica entre puntos de notificación con radio ayudas que asegura una cobertura aceptable de las señales y cumple los requisitos de separación de obstáculos entre dichos puntos.

ALTITUD MÍNIMA DE SECTOR

Altitud mínima que puede utilizarse solamente en condiciones de emergencia y que permite conservar un margen vertical mínimo de 300m. (1000 pies) sobre los obstáculos situados en un área comprendida dentro de un radio de 25 M.N., con centro en alguna radio ayuda.

ALTURA

Distancia vertical entre el nivel, punto u objeto considerado como punto y una referencia especificada.

APROXIMACIÓN DIRECTA IFR

Aproximación final sin haber ejecutado previamente un viraje de procedimiento.

APROXIMACIÓN DIRECTA VFR

Entrada al circuito de tránsito interceptando la extensión del eje longitudinal de la pista, sin volar otro tramo del circuito de tránsito.

APROXIMACIÓN FINAL IFR

Parte del procedimiento de aproximación por instrumentos que comprende, desde el momento en que la aeronave ha interceptado la última trayectoria para este, hasta que llega a un punto en las inmediaciones del aeropuerto, desde el cual se puede efectuar un aterrizaje o iniciar un procedimiento de aproximación fallida.

APROXIMACIÓN FINAL VFR

Es la trayectoria de vuelo, en la dirección del aterrizaje que sigue una aeronave desde el punto de intersección de la prolongación del eje de la pista, hasta el punto de contacto con la misma.

Abril 2025	Reedición 1	Página 1-29
Link Conexión Aérea S.A. de C.V.		

	MANUAL DE DESPACHO	
	CAPITULO 1	GENERALIDADES

APROXIMACIÓN INICIAL IFR

Parte de un procedimiento de aproximación a la primera instalación de ayuda a la navegación relacionada con el procedimiento, o a un punto de posición predeterminada.

APROXIMACIÓN RADAR

Aproximación ejecutada por una aeronave, bajo la dirección de un controlador radar.

APROXIMACIÓN VISUAL

La aproximación de un vuelo IFR cuando cualquier parte o la totalidad del procedimiento de aproximación por instrumentos no se completa y se realiza mediante referencia visual respecto al terreno.

ÁREA DE ATERRIZAJE

Es la parte del área de movimiento que está destinada al recorrido de aterrizaje o de despegue de las aeronaves.

ÁREA DE CONTROL

Espacio aéreo controlado que se extiende hacia arriba, desde una altura especificada, sobre la superficie terrestre, sin límite superior, a menos que se señale uno.

ÁREA DE CONTROL TERMINAL

Área de control establecida generalmente en la confluencia de rutas ATS en las inmediaciones de uno o más aeropuertos principales.

ÁREA DE MANIOBRAS

Parte del aeródromo que ha de utilizarse para el despegue, aterrizaje y rodaje de aeronaves, excluyendo las plataformas.

ÁREA DE SEÑALES

Área de un aeropuerto utilizada para exhibir señales terrestres.

ÁREA DE SERVICIO DE ASESORAMIENTO

Área designada dentro de una región de información de vuelo, donde se da servicio de asesoramiento de tránsito aéreo.

ASESOR/INSTRUCTOR:

Capitán en funciones que desempeña por comisión de la Empresa labores de instrucción en vuelo, asesoramiento y apreciación de la capacidad técnica de otros Pilotos de Línea en el equipo de su asignación.

ASISTENCIA RADAR

El empleo del radar para proporcionar a la aeronave información de asesoramiento sobre desviaciones significativas respecto a la trayectoria nominal del vuelo.

ASPIRANTE.

Piloto de contratación temporal sujeto a un periodo de familiarización o capacitación para ocupar un puesto de mejor categoría en la línea de ascenso.

AUTORIDAD

Abril 2025	Reedición 1	Página 1-30
Link Conexión Aérea S.A. de C.V.		

	MANUAL DE DESPACHO	
	CAPITULO 1	GENERALIDADES

Poder que gobierna o ejerce el mando, de hecho, o de derecho.

AUTORIDAD COMPETENTE

Es la **autoridad** apta e idónea para tratar un determinado procedimiento o proceso de acuerdo a la ley.

AUTORIDAD AERONÁUTICA

Autoridad de un Estado contratante de la OACI, a cargo entre otras funciones, la regulación y control de la aviación civil y la administración del espacio aéreo. En México es la Agencia Federal de Aviación Civil.

AUTORIZACIÓN DE TRÁNSITO AÉREO

Permiso para que una aeronave proceda dentro del espacio aéreo controlado, de acuerdo con las condiciones especificadas por una dependencia de control, con el fin de evitar colisiones entre tránsito aéreo conocido.

AVIÓN

Aeronave más pesada que el aire, propulsada mecánicamente, que debe su sustentación en vuelo principalmente, a reacciones aerodinámicas ejercidas sobre superficies que permanecen fijas en determinadas condiciones de vuelo.

BOLETÍN

Publicación usada para informar de temas en Seguridad Aérea, Operaciones, etc.

CALLE DE RODAJE

Área determinada en un aeropuerto terrestre escogida o preparada para el rodaje de las aeronaves.

CAPA DE TRANSICIÓN

Espacio aéreo entre la altitud de transición y el nivel de transición.

CARTA AERONÁUTICA

Representación de una porción de la tierra, su relieve y construcciones, diseñada especialmente para satisfacer los requisitos de la navegación aérea.

COMANDANTE O CAPITÁN

Trato dado al Piloto al mando de una aeronave. Este es el responsable de la dirección, cuidado, el orden y la seguridad de la aeronave durante el vuelo.

CENTRO DE CONTROL DE ÁREA

Una dependencia ATS establecida para proporcionar servicio de control de tránsito aéreo, a la aeronave que opera con plan de vuelo IFR, dentro del espacio aéreo controlado, principalmente durante la fase en ruta y durante las fases de ascenso o aproximación en lugares específicos.

CENTRO DE INFORMACIÓN DE VUELO

Una dependencia ATS, establecida para facilitar servicios de información de vuelos y alerta.

CIRCUITO DE TRÁNSITO

Abril 2025	Reedición 1	Página 1-31
Link Conexión Aérea S.A. de C.V.		

	MANUAL DE DESPACHO	
	CAPITULO 1	GENERALIDADES

Movimiento de tránsito prescrito para aeronaves aterrizando, en rodaje y despegando de un aeropuerto.

CIRCULAR

Publicación usada para notificar de cambios en procedimientos operacionales. Pueden ser emitidas por autoridades nacionales e internacionales

COMUNICACIÓN AERO-TERRESTRE

Comunicación en ambos sentidos entre la aeronave y las estaciones o posiciones situadas en la superficie de la tierra.

CONTROLADOR

Persona debidamente autorizada que proporciona servicio de control de tránsito aéreo.

CONTROL RADAR

Término utilizado para indicar que la información obtenida por radar se emplea directamente para proporcionar servicio de control de tránsito aéreo.

COPILOTO O PRIMER OFICIAL

Denominación que se le da al Piloto cuando sus labores en la conducción de una aeronave en servicio de vuelo consisten en auxiliar al Comandante y es su sustituto en casos de incapacidad del primero.

DERROTA

Es la proyección sobre la superficie terrestre de la trayectoria de una aeronave cuya dirección en cualquier punto se expresa generalmente en grados.

ELEVACIÓN

Distancia vertical entre un punto o nivel en la superficie de la tierra y el nivel medio del mar.

ELEVACIÓN DEL AEROPUERTO

La elevación del punto más alto del área de aterrizaje.

ESPACIO AÉREO CON SERVICIO DE ASESORAMIENTO

Expresión genérica que significa, según el caso, área o rutas con servicio de asesoramiento.

ESPACIO AÉREO CONTROLADO

Espacio aéreo de dimensiones definidas dentro del cual se facilita servicio de control de tránsito para los vuelos controlados.

ESPERA

Maniobra predeterminada que permite a una aeronave mantenerse en un espacio aéreo definido, mientras espera una autorización posterior.

FIJO

Posición geográfica determinada con relación visual al terreno, o por referencia a una o más radio ayudas por trazo de navegación astronómica o por otros dispositivos de navegación.

HORA PREVISTA DE APROXIMACIÓN

Abril 2025	Reedición 1	Página 1-32
Link Conexión Aérea S.A. de C.V.		

	MANUAL DE DESPACHO	
	CAPITULO 1	GENERALIDADES

Hora en que se espera que una aeronave que llega, sea autorizada para iniciar su aproximación para aterrizar.

HORA DE SALIDA (OUT)

Es el momento en que el equipo de vuelo inicia su movimiento, ya sea por propio impulso o remolcado para dejar la posición de plataforma.

HORA DE DESPEGUE (OFF)

Es el instante en que se inicia la carrera de despegue.

HORA DE ATERRIZAJE (ON)

Es el instante en que se termina la carrera de aterrizaje.

HORA DE LLEGADA (IN)

Es el momento en que termina el carreteo, se estaciona el avión y se cortan los motores.

IFR

Abreviatura utilizada para designar condiciones meteorológicas de vuelo por instrumentos.

INCIDENTE

Todo suceso relacionado con la utilización de una aeronave, que no llegue a ser un accidente que afecte o pueda afectar la seguridad de las operaciones.

INFORME METEOROLÓGICO

Declaración de las condiciones meteorológicas observadas en relación a una hora y lugar determinados.

ITINERARIO

Relación de los lugares situados a lo largo de una ruta entre los cuales pueden contratarse servicios de transporte aéreo entre el pasajero y la empresa.

LIMITE DE AUTORIZACIÓN

Punto hasta el cual se concede a una aeronave permiso de control de tránsito aéreo.

LIMITES DEL CENTRO DE GRAVEDAD

La distribución de carga puede dar lugar a grandes variaciones del CG a lo largo del Eje Longitudinal y en consecuencia éste puede quedar en una posición tal que el equilibrio de las fuerzas aerodinámicas sea difícil o imposible. Para evitar una condición de este tipo el fabricante de la aeronave, fija ciertos límites a lo largo de la aeronave, dentro de los cuales debe encontrarse siempre el CG. Estos límites reciben respectivamente el nombre de Limite Trasero y Limite Delantero y se proporcionan en tanto por ciento de la Cuerda Aerodinámica Media, o en estaciones. Los límites han sido calculados y comprobados experimentalmente por el fabricante en forma tal que estando situado al CG entre ellos la aeronave puede volar con el máximo de seguridad y rendimiento. No se requiere que el CG quede forzosamente en una misma posición, sino únicamente que quede dentro de los límites durante todo el transcurso del vuelo.

LÍNEA DE REFERENCIA

Abril 2025	Reedición 1	Página 1-33
Link Conexión Aérea S.A. de C.V.		

	MANUAL DE DESPACHO	
	CAPITULO 1	GENERALIDADES

Para calcular los momentos de los pesos parciales de una aeronave y determinar con ello la posición del CG, se toma como base una línea a partir de la cual se miden las distancias o brazos de palanca. Esta línea es arbitraria puede coincidir con la nariz de la aeronave, o con el tren principal, etc., pero una vez escogida no debe cambiarse para efectuar los cálculos.

LONGITUD DEL CAMPO DE DESPEGUE (TORA / TODA / ASDA).

La longitud del campo de despegue está basada en la más larga de dos distancias, aceleración-parada o aceleración-despegue. Aceleración-parada es la distancia requerida para acelerar hasta V1, perder el empuje en un motor y abortar el despegue. Aceleración-despegue es la distancia para acelerar hasta V1 perder el empuje en un motor, continuar el despegue y llegar a un punto de 35 pies por encima de la pista. Normalmente no se establece en las tablas de despegue cual distancia es el factor limitante porque si la pista disponible tiene o excede los requisitos, entonces la aeronave puede abortar o continuar el despegue dentro de la distancia permisible.

LONGITUD DEL CAMPO DE ATERRIZAJE (LDA).

Las tablas para la longitud del campo de aterrizaje están basadas en un punto de llegada de la aeronave, 50 pies sobre umbral de la pista a VFR con la potencia en mínimo. Bajo condiciones sin viento, se asume que la aeronave tocara a 840 pies desde el umbral. La longitud del campo de aterrizaje, que se ha obtenido de las tablas, es la distancia total desde el umbral hasta el punto donde la aeronave se detiene completamente.

MANUAL DE SEGURIDAD AÉREA

Documento elaborado por el Concesionario, permisionario u operador aéreo, que contiene su programa permanente de Seguridad Técnica Operacional con las normas y métodos relativos a la identificación de riesgos y condiciones inseguras, con la finalidad de prevenir accidentes o incidentes, y en caso de que ocurra uno, los procedimientos para investigarlo y tomar las medidas para evitar que vuelva a suceder.

MANUAL GENERAL DE OPERACIONES

Manual que contiene los procedimientos, instrucciones y guías para el uso del personal operacional en la ejecución de sus obligaciones.

MERCANCÍAS PELIGROSAS

Son sustancias o materiales plenamente identificadas y numeradas por OACI de acuerdo con el ANEXO 18 al Convenio de Chicago sobre Aviación Civil Internacional y que el comité de expertos de las Naciones Unidas ha determinado que poseen un riesgo para la salud, seguridad y a la propiedad cuando se les transporta comercialmente.

MIEMBRO DE LA TRIPULACIÓN DE VUELO

Miembro de la tripulación, titular de la correspondiente licencia, a quien se asignan obligaciones esenciales para la operación de una aeronave durante el tiempo de vuelo.

MIEMBRO EXTRA

Cualquier empleado de la Empresa designado como miembro extra por la Jefatura de Ingeniería de Operaciones incluido como tal en la lista de tripulación general sin desempeñar labores a bordo en la conducción del vuelo (no se designa como miembro extra al piloto extra)

Abril 2025	Reedición 1	Página 1-34
Link Conexión Aérea S.A. de C.V.		

	MANUAL DE DESPACHO	
	CAPITULO 1	GENERALIDADES

PERMISIONARIO

Persona moral o física, en el caso del Servicio Público de Transporte Aéreo, a la que la Secretaria de Comunicaciones y Transportes otorga un permiso para la realización de sus actividades, pudiendo ser la prestación del Servicio de Transporte Aéreo nacional e internacional no regular.

PERSONAL DE VUELO

Hace referencia a los miembros de la tripulación de vuelo.

PERSONAL TÉCNICO AERONÁUTICO

Personal que ejerce sus funciones dentro de un área específica de una Empresa y que es la responsable del control programación y aplicación de los servicios requeridos a las aeronaves, componentes y/o accesorios.

PERSONAL DE TIERRA

Persona que desempeña funciones o trabajos para el permisionario, de apoyo en tierra para la operación y asistencia de la aeronave.

PESO MÁXIMO DE RODAJE

Es el Peso Máximo para maniobras en tierra, incluye el peso de combustible que se consumirá durante el rodaje para el despegue.

PESO MÁXIMO DE DESPEGUE

Es el peso máximo al momento de iniciar la carrera de despegue; Es el máximo con que el avión puede despegar y ascender en condiciones seguras. No se considera el peso del combustible para maniobras en tierra. De las varias condiciones que limitan este peso, se deberá tomar la que resulte más crítica después de calcularlas. -Limitación estructural - Limitación por longitud de pista.

PESO MÁXIMO DE ATERRIZAJE

Es el peso máximo con que la aeronave puede aterrizar, sin sufrir ningún daño estructural, pero puede estar limitado por longitud de pista y por ascenso en la aproximación. En muchas ocasiones, tratándose de tramos cortos, es necesario restringir el peso de despegue a un valor menor del permitido para despegar y con ello evitar que el avión a su llegada rebase el Peso Máximo de Aterrizaje. En tramos largos, el consumo de combustible es suficiente para reducir el peso del avión a un valor menor al máximo de aterrizaje.

PESO VACIO

Es el peso bruto de la aeronave, pesada físicamente después de haber salido de la Fábrica o de una reparación Mayor, incluyendo equipo de emergencia y el servicio de cocinas, los fluidos remanentes en líneas, tales como combustible, aceite de motores y líneas de agua.

PESO MÁXIMO CERO COMBUSTIBLE

Es el peso máximo que teóricamente tendría una aeronave a la que se le hubiera extraído todo el combustible utilizable para que no sufriera daños estructurales. Cualquier peso adicional al peso máximo Cero Combustible tiene que ser obligadamente material de consumo (combustible).

PESO DE ADIESTRAMIENTO

Es el peso vacío de la aeronave, más el peso de la tripulación técnica, más el peso de la biblioteca de abordó.

Abril 2025	Reedición 1	Página 1-35
Link Conexión Aérea S.A. de C.V.		

	MANUAL DE DESPACHO	
	CAPITULO 1	GENERALIDADES

PESO BÁSICO DE OPERACIÓN

También llamado Peso Seco de Operación; Es el peso de Vacío de la aeronave más el peso de la Tripulación Técnica y de la biblioteca de abordó.

PISTA:

Área definida en un aeródromo terrestre, preparada para que las aeronaves efectúen a lo largo de ellas los recorridos de despegue y aterrizaje

PILOTO AL MANDO (PIC) (o Capitán)

Describe la persona que tiene la autoridad y responsabilidad finales para la operación y seguridad del vuelo, que ha sido designado como piloto al mando antes o durante el vuelo y que posee la categoría aplicable, clase y clasificación para el modelo de aeronave, según el caso, para llevar a cabo el vuelo.

PILOTO A LOS CONTROLES (PF)

Es aquel piloto que manipula los controles del avión durante cualquier fase del vuelo.

PILOTO NO A LOS CONTROLES (PNF)

Es el piloto (no a los controles) que extremará la vigilancia al exterior e interior de la aeronave, tanto al piloto como a los controles durante todas fases de vuelo; rodajes, ascensos, crucero y descensos, especialmente en aproximaciones por instrumentos, y además asistirá al piloto en los controles.

PILOTO:

Trabajador que desempeña labores profesionales y técnicas íntimamente conexas, principalmente en la conducción de los aviones de la Empresa, para lo cual debe poseer la licencia correspondiente en vigor.

PILOTO ADICIONAL

El que se asigna además de la tripulación normal, para desempeñar labores en un servicio de vuelo.

PILOTO EXTRA

El que por necesidades de la Empresa es trasladado a bordo para fines de servicio sin labores durante el vuelo.

PILOTO MONITOREANDO (PM)

Miembro de la tripulación que no lleva los controles de la aeronave, realiza funciones como copiloto en esa fase de vuelo.

PILOTO OBSERVADOR

Piloto en proceso de adiestramiento que observa las funciones de operación del equipo, o de un equipo en particular para su familiarización de acuerdo a las necesidades del programa de adiestramiento.

PILOTO VOLANDO (PV)

Miembro de la tripulación de vuelo que lleva los controles de la aeronave.

PLAN DE VUELO

Información detallada relacionada con el vuelo intentado por una aeronave y que proporciona a una dependencia de control de tránsito aéreo.

Abril 2025	Reedición 1	Página 1-36
Link Conexión Aérea S.A. de C.V.		

	MANUAL DE DESPACHO	
	CAPITULO 1	GENERALIDADES

PLAN DE VUELO ACTUALIZADO

Plan de vuelo que comprende las modificaciones que resultan de incorporar permisos posteriores.

PLAN OPERACIONAL DE VUELO

Se refiere al plan del Permisionario para la conducción segura del vuelo basadas en las consideraciones de desempeño de la aeronave, otras limitaciones operacionales y condiciones esperadas relevantes en la ruta a ser seguida y en los aeródromos involucrados.

PRIMER OFICIAL (FO) (o Copiloto)

Título que se le da a un Piloto cuando sus labores en la conducción de una aeronave en servicio de vuelo consisten en auxiliar al Piloto al mando y es su substituto en caso de incapacidad de éste.

PROCEDIMIENTO DE APROXIMACIÓN FALLIDA

Procedimiento que debe seguirse si después de una aproximación por instrumentos no se efectúa el aterrizaje.

PROCEDIMIENTOS DE APROXIMACIÓN POR INSTRUMENTOS

Serie de maniobras predeterminadas que en condiciones de instrumentos permite a una aeronave completar ordenadamente todas las fases, desde el comienzo de la aproximación inicial hasta el aterrizaje o hasta el punto a partir del cual se pueda aterrizar visualmente.

PRONOSTICO

Declaración de las condiciones meteorológicas previstas respecto a un período de tiempo, lugar o porción de un espacio aéreo determinado.

PUBLICACIÓN DE INFORMACIÓN AERONÁUTICA (P.I.A.)

La información necesaria para la seguridad de la navegación aérea publicada por la autoridad competente.

PUNTO DE NOTIFICACIÓN

Lugar geográfico en relación al cual se reporta la posición de una aeronave.

RADAR

Dispositivo de radiodetección que proporciona información de distancia, azimut y/o elevación de objetos.

RADIAL

Marcación magnética emitida por un VOR que se extiende desde éste hacia fuera.

RADIODIFUSIÓN

Transmisión de información referente a navegación aérea que no va dirigida a ninguna estación o estaciones determinadas.

PRECALIFICACIÓN

Asesoría que se imparte a las tripulaciones en determinadas fases del vuelo o en determinados aeropuertos.

Abril 2025	Reedición 1	Página 1-37
Link Conexión Aérea S.A. de C.V.		

	MANUAL DE DESPACHO	
	CAPITULO 1	GENERALIDADES

REGIÓN DE INFORMACIÓN DE VUELO

Espacio aéreo de dimensiones definidas, dentro del cual se facilitan los servicios de información de vuelo y de alerta.

RENDIMIENTO DE UNA AERONAVE:

Conjunto de características técnicas y de operación propia de una aeronave y definida en el manual de vuelo de la aeronave

RUMBO

Es la dirección en que apunta el eje longitudinal de una aeronave, expresada generalmente en grados respecto al norte (geográfico, magnético de la brújula o de la cuadrícula).

RUTA

Espacio aéreo establecido por la Secretaría para canalizar el tráfico aéreo.

RUTA ATS

Ruta especificada que se ha designado para canalizar la corriente de tránsito según sea necesario para proporcionar servicio de tránsito aéreo, la expresión rutas ATS se aplica, según el caso a aerovías, rutas con asesoramiento, rutas con o sin control, rutas de llegada o salida, etc.

SECUENCIAS DE APROXIMACIÓN

El orden de posición asignado a la aeronave llegada, mientras espera autorización de descenso o aproximación.

SERVICIO DE ASESORAMIENTO DE TRÁNSITO AÉREO

Información y asesoramiento que se suministra para que, dentro de lo posible se mantenga la debida separación entre la aeronave operan según planes de vuelo IFR.

SERVICIO DE CONTROL DE TRÁNSITO DE AEROPUERTO

Servicio de control de tránsito aéreo suministrado por una de las torres de control de aeropuerto, a la aeronave operan en el área de maniobras o en las proximidades de un aeropuerto.

SERVICIO DE CONTROL DE APROXIMACIÓN

Servicio de tránsito aéreo suministrado por una dependencia de control, en un área terminal a la aeronave de llegada, o de salida

SERVICIO DE CONTROL DE ÁREA

Servicio de control de tránsito aéreo suministrado por los centros de control de la aeronave con plan de vuelo IFR, cuando operan en el área de control.

SERVICIO DE CONTROL DE TRÁNSITO AÉREO

Servicio suministrado para permitir el movimiento seguro, ordenado y expedito del tránsito aéreo e incluye los servicios de control de tránsito de aeropuerto, aproximación y área.

SERVICIO DE INFORMACIÓN DE VUELO

Servicio cuya finalidad es aconsejar y facilitar información útil para la realización segura y eficaz de los vuelos.

Abril 2025	Reedición 1	Página 1-38
Link Conexión Aérea S.A. de C.V.		

	MANUAL DE DESPACHO	
	CAPITULO 1	GENERALIDADES

SERVICIO DE TELECOMUNICACIONES AERONÁUTICAS

Servicio de comunicaciones que se da para cualquier fin aeronáutico.

SERVICIO DE TRÁNSITO AÉREO

Expresión genérica que se aplica según el caso, a los servicios de información de vuelo, alerta, asesoramiento de tránsito aéreo y control de tránsito aéreo

SERVICIO FIJO AERONÁUTICO

Servicio de telecomunicaciones entre puntos fijos determinados, que se suministra primordialmente para seguridad de la navegación aérea y para que sea regular, eficiente y económica la operación de los servicios aéreos.

SERVICIO MÓVIL AERONÁUTICO

Servicio de radiocomunicaciones entre estaciones de aeronaves y estaciones aeronáuticas o entre las primeras.

SERVICIO DE RADAR

Término utilizado para designar un servicio proporcionado directamente por medio de radar.

SERVICIO AL PÚBLICO DE TRANSPORTE AÉREO:

El que se ofrece de manera general y que, en términos de la presente Ley. Incluye el servicio público sujeto a concesión, así como otros servicios sujetos a permiso.

SERVICIO DE TRANSPORTE AÉREO NACIONAL:

El que se presta entre dos o más puntos dentro del territorio nacional.

SERVICIO DE TRANSPORTE AÉREO REGULAR:

El que está sujeto a itinerarios, frecuencias de vuelos y horarios

TECHO DE NUBES / BASE DE NUBES.

Altura sobre la tierra o el agua a la que se encuentra la base de la capa inferior de nubes, por debajo de 6,000 metros (20,000 pies), y que cubre más de la mitad del cielo.

TIEMPO DE CALZO A CALZO:

Tiempo transcurrido desde la hora de Salida hasta la hora de Llegada.

TIEMPO DE VUELO:

Tiempo transcurrido desde la hora de Despegue hasta la hora de aterrizaje.

TORRE DE CONTROL DE TRÁNSITO DE AEROPUERTO

Unidad de los servicios de tránsito aéreo que proporciona servicios de control de tránsito de aeropuerto.

TRÁNSITO AÉREO

Aeronaves que vuelan sobre la superficie de un aeropuerto, excluyendo las rampas de carga y áreas de estacionamiento.

TRIPULACIÓN:

Pilotos, Técnicos de Mantenimiento y Oficial de Operaciones asignados a un servicio de vuelo.

Abril 2025	Reedición 1	Página 1-39
Link Conexión Aérea S.A. de C.V.		

	MANUAL DE DESPACHO	
	CAPITULO 1	GENERALIDADES

TRIPULACIÓN EXTRA

Pilotos, Técnicos de Mantenimiento y Oficial de Operaciones, que por necesidades de la Empresa es trasladado a bordo para fines de servicio sin labores durante el vuelo.

TRIPULACIÓN DE VUELO:

La tripulación de vuelo normalmente estará formada por: un Capitán o Comandante y un Copiloto

UMBRAL

El comienzo de la parte de la pista utilizable para el aterrizaje de aeronaves.

VECTOR RADAR

Rumbo expedido a una aeronave para proporcionarle asistencia de navegación por radar.

VISIBILIDAD

Distancia determinada por las condiciones atmosféricas y expresadas en unidades de longitud, a la que pueden verse e identificarse durante el día objetos prominentes no iluminados y durante la noche objetos prominentes iluminados.

VUELO CONTROLADO

Todo vuelo al cual se facilita servicio de control de tránsito aéreo.

VUELO IFR

Vuelo efectuado de acuerdo con las reglas de vuelo por instrumentos.

VUELO VFR

Vuelo efectuado de acuerdo con las reglas de vuelo visual.

ZONA DE CONTROL

Espacio aéreo controlado que se extiende desde la superficie terrestre hacia arriba, hasta un límite superior especificado que puede incluir uno o más aeropuertos. Normalmente consiste en un área circular de 10m.n. de radio, con las extensiones necesarias que contengan las trayectorias de aproximación y de salida.

ZONA DE VUELO:

Espacio aéreo controlado que se extiende desde la superficie terrestre hacia arriba hasta un límite superior especificado que puede incluir uno o más aeródromos. normalmente consiste en un área circular de 10 millas náuticas de radio, con las extensiones necesarias para que contengan las trayectorias de aproximación y salida.

Abreviaturas y acronimos

Abril 2025	Reedición 1	Página 1-40
Link Conexión Aérea S.A. de C.V.		

	MANUAL DE DESPACHO	
	CAPITULO 1	GENERALIDADES

ACAS (AIRBONE COLLISION AND AVOIDANCE SYSTEM)

Sistema aerotransportado para evitar colisiones.

ADF (AUTOMATIC DIRECTION FINDER)

Un radio compás que proporciona el desvío relativo con el radio faro no direccional al cual se está sintonizado.

A.F.M. (AIRPLANE FLIGHT MANUAL)

Manual de vuelo del avión.

AFTN (AERONAUTICAL FIXED TELECOMMUNICATIONS NETWORK)

Red fija de telecomunicaciones aeronáuticas.

AGL (ABOVE GROUND LEVEL)

Sobre el nivel del terreno.

ALAR (APPROACH AND LANDING ACCIDENT REDUCTION)

Serie de técnicas y procedimientos para reducir los accidentes durante la aproximación y el aterrizaje.

ALERFA

Fase de alerta durante un procedimiento de búsqueda y salvamento.

A.O.M. (AIRCRAFT OPERATIONS MANUAL)

Manual de Operación del Avión.

ARPEL

Acrónimo de Arma.

A.S.A.

Aeropuertos y Servicios Auxiliares.

ATIS (AUTOMATIC TERMINAL INFORMATION SERVICE)

La emisión continua por radio de información de un aeropuerto).

ATS. (AIR TRAFFIC SERVICE)

Servicios de Tráfico Aéreo.

CAM (CUERDA AERODINÁMICA MEDIA)

Es la línea imaginaria que une a un punto del borde de ataque con el punto más alejado del borde de salida de un perfil aerodinámico promedio y que tiene como característica encontrarse o estar en la misma dirección del viento cuando la sustentación es nula y que en ella consideramos concentrados todos los efectos aerodinámicos equivalentes al ala, es decir, la "Fuerza de Sustentación". Para que las fuerzas aerodinámicas, el empuje y el peso estén en equilibrio y la aeronave proporcione el máximo de rendimiento y estabilidad se requiere que el peso de la aeronave (concentrado en el CG) coincida aproximadamente con el Centro de presión del ala (el centro de presión es un punto en el cual se consideran concentradas las fuerzas aerodinámicas).

CDL (CONFIGURATION DEVIATION LIST)

Lista de desviación de la configuración.

Abril 2025	Reedición 1	Página 1-41
Link Conexión Aérea S.A. de C.V.		

	MANUAL DE DESPACHO	
	CAPITULO 1	GENERALIDADES

CERMA

Centro Regional de Medicina de Aviación.

CFIT (CONTROLLED FLIGHT INTO TERRAIN)

Vuelo controlado hacia el terreno.

C G. (CENTRO DE GRAVEDAD)

El centro de gravedad es un punto el cual se considera concentrado todo el peso de la aeronave con respecto al cual los pesos de las distintas partes del mismo están en equilibrio, es decir, si se colgara la aeronave por el centro de la Gravedad se quedaría estable sin tender a moverse sobre su eje transversal. El pasaje, el equipaje, el combustible, etc., de acuerdo al sitio donde se coloque, afecta la posición del CG, Por lo que éste puede desplazarse a lo largo de cada uno de los tres ejes principales de la aeronave. Para hacer que el CG quede dentro de los límites específicos, será necesario repartir adecuadamente las cargas variables, combustible, pasaje, equipaje) haciendo que los momentos se contrarresten.

COMAT (COMPANY MATERIAL)

Material de compañía.

C.R.M.

Abreviatura de Manejo de Recursos en Cabina (Crew Resource Management).

CTA

Control de Tráfico Aéreo.

DME (DISTANCE MEASURING EQUIPMENT)

Una combinación de equipo terrestre y de abordo que proporciona una medición continua de la distancia a la estación por medio de medir el lapso de tiempo que toma una señal transmitida desde la aeronave a la estación sintonizada y el tiempo de retorno de la misma señal.

FIR (FLIGHT INFORMATION REGION)

Región de información de vuelo.

FACA

Pronóstico de área para México y el Caribe.

GPWS (GROUND PROXIMITY WARNING SYSTEM)

Un sistema instalado en cabina de pilotos basado en radar que proporciona a los pilotos alertas audibles cuando se tiene algún acercamiento al terreno.

IFR (INSTRUMENT FLIGHT RULES)

Símbolo usado para designar las reglas de vuelo por instrumentos.

INCERFA

Fase de incertidumbre durante un procedimiento de búsqueda y salvamento.

IMC (INSTRUMENT METEOROLOGICAL CONDITIONS)

Símbolo usado para designar condiciones meteorológicas observadas de vuelo por instrumentos.

Abril 2025	Reedición 1	Página 1-42
Link Conexión Aérea S.A. de C.V.		

	MANUAL DE DESPACHO	
	CAPITULO 1	GENERALIDADES

ATA (INTERNACIONAL AIR TRANSPORT ASSOCIATION)

Asociación Internacional de Transportistas Aéreos.

ISO (INTERNATIONAL ORGANIZATION FOR STANDARIZATION).

Organización Internacional para la estandarización.

MEA ALTITUD MÍNIMA EN RUTA (MINIMUM EN ROUTE IFR ALTITUDE)

La altitud (o nivel de vuelo) más baja publicada entre radio fijo que cumplen los requisitos de libramiento de obstáculos entre estos fijos, en muchos países asegura una cobertura aceptable de las señales de navegación. La MEA asegura un libramiento de obstáculos de al menos 1,000 pies (en terreno elevado esto se incrementa hasta 2,000 pies) sobre el obstáculo más alto dentro del ancho normal de la aerovía (5 millas náuticas a cada lado de la aerovía). DETRESFA Fase de Peligro durante un procedimiento de búsqueda y salvamento.

MEL (MINIMUM EQUIPMENT LIST)

Lista de Equipo Mínimo.

METAR

Informe meteorológico de rutina.

MMEL (MASTER MINIMUM EQUIPMENT LIST)

Lista de Equipo Mínimo Maestra.

MORA ALTITUD MÍNIMA FUERA DE RUTA (MINIMUM OFF-ROUTE ALTITUDE)

Una MORA provee de una separación vertical con respecto a un punto de referencia a 10 MN (18.5 km) del centro de la ruta (sin importar el ancho de la ruta). Una altitud de MORA de malla (Grid MORA) proporciona separación con relación a un punto de referencia que está dentro de una sección definida por líneas de longitud y latitud. Los valores de MORA libran todos los puntos de referencia por 1,000 pies (300 m) en áreas donde los puntos de referencia más altos tienen una altura de hasta 5,000 pies SNMM (1,500 m). Los valores de MORA libran todos los puntos de referencia por 2,000 pies (600 m) en áreas donde los puntos de referencia tienen una altura de más de 5,000 pies (1,500 m) SNMM.

MOCA ALTITUD MÍNIMA DE LIBRAMIENTO DE OBSTRUCCIONES (MINIMUM OBSTRUCTION CLEARANCE ALTITUDE)

La más baja altitud publicada en efecto entre radio fijos en aerovías VOR, rutas fuera de aerovías o segmentos de rutas que cumple con los requisitos de libramiento de obstáculos para todo el segmento de ruta.

MSA ALTITUD MÍNIMA DE SECTOR (MINIMUM SECTOR ALTITUDE)

Es la altitud mostrada en las cartas de aproximación por instrumentos, SID o STAR, la cual identifica la mínima altitud segura. Esta asegura un libramiento de 1000 ft (300 m) sobre los obstáculos en un radio de 25 MN (46 km) (u otro valor indicado) a partir de una facilidad de navegación sobre la cual está basada la MSA.

NDB (NON DIRECCIONAL BEACON)

Una ayuda a la navegación de mediana frecuencia que transmite señales no direccionales.

Abril 2025	Reedición 1	Página 1-43
Link Conexión Aérea S.A. de C.V.		

	MANUAL DE DESPACHO	
	CAPITULO 1	GENERALIDADES

NOTAM (NOTICE TO AIRMAN)

Aviso distribuido por medio de telecomunicaciones que contiene información relativa al establecimiento, condición o modificación de cualquier instalación aeronáutica, servicio, procedimiento o peligro, cuyo conocimiento oportuno es esencial para el personal encargado de las operaciones de vuelo.

OACI

Abreviatura de la Organización de la Aviación Civil Internacional

PIA

Publicación de Información Aeronáutica

PIREP (PILOT REPORT)

Reporte de Piloto

PSPAII

Programa de Seguridad para la Prevención de Actos de Interferencia Ilícita

QNH

La altitud sobre el nivel medio de la mar basada en la presión local de la estación (aeropuerto)

QFE

La presión atmosférica a la elevación del aeropuerto.

ROT

Representante de Operaciones en Tierra

SID (STANDARD INSTRUMENT DEPARTURE)

Una salida estándar IFR que permite a los controladores de tráfico aéreo emitir autorizaciones abreviadas y acelerar el flujo del tráfico.

S.E.I

Servicio y Extinción de Incendios

SENEAM

Servicios a la Navegación del Espacio Aéreo Mexicano

SPECI

Informe meteorológico especial.

STAR (STANDARD TERMINAL ARRIVAL ROUTE)

Ruta Estándar de Llegada a la Terminal

TCAS (TRAFFIC COLLISION AVOIDANCE SYSTEM)

Sistema de alerta de tráfico y evitar colisión. - Sistema aerotransportado basado en radar para evitar colisiones y operado de forma independiente de los equipos de tierra.

TCAS I

Genera avisos de tráfico únicamente,

Abril 2025	Reedición 1	Página 1-44
Link Conexión Aérea S.A. de C.V.		

	MANUAL DE DESPACHO	
	CAPITULO 1	GENERALIDADES

TCAS II

Proporciona avisos e instrucciones (en el plano vertical) para evitar colisiones.

VFR (VISUAL FLIGHT RULES)

Símbolo usado para designar las reglas de vuelo visual.

VMC (VISUAL METEOROLOGICAL CONDITIONS)

Símbolo utilizado para designar condiciones meteorológicas de vuelo visual.

VOR (VERY HIGH FREQUENCY OMNIDIRECTIONAL RANGE)

Una radio ayuda de navegación operando en la banda de 108-118 MHz

RVR (RUNWAY VISUAL RANGE)

La medición horizontal de la visibilidad a lo largo de una pista

SAR (SEARCH AND RESCUE)

Búsqueda y salvamento.

SICT

Secretaría de Infraestructura Comunicaciones y Transportes

SSR (SECONDARY SURVILLANCE RADAR)

Un sistema de radar consistente en un transmisor/receptor en tierra que interroga a una unidad compatible en la aeronave, proporcionando una identificación de radar instantánea

TAF (TERMINAL AEREA FORECAST)

Pronóstico de Área Terminal

T.P.I.

Transporte Público Ilimitado

UTC (UNIVERSAL TIME COORDINATED)

Tiempo Universal Coordinado

Abril 2025	Reedición 1	Página 1-45
Link Conexión Aérea S.A. de C.V.		

	MANUAL DE DESPACHO	
	CAPITULO 1	GENERALIDADES

Políticas de la Empresa

TAR MÉXICO debe notificar a la Autoridad Aeronáutica sobre los cambios en las actividades, solicitudes, localidades, personal y alcances de la oficina autorizada de despacho y control de vuelos, y persona responsable de su notificación.

Son motivos de notificación oficial a la Autoridad Aeronáutica cualquier cambio propuesto a:

- 1- Las habilitaciones, limitaciones y/o especificaciones de operación de la oficina de despacho, ya sea por incrementos de capacidades generales y/o de equipos (modelos o variantes de aviones) a atender.
- 2- Altas y bajas de elementos responsables de los puestos a niveles Directivos, Jefaturas y de supervisión.
- 3- Cambios en la estructura organizacional de la oficina de despacho, con la creación o supresión de puestos operativos o administrativos.
- 4- Cambios en las instalaciones en la base de operaciones o en estaciones foráneas donde por alguna razón se pretenda proporcionar servicios de despacho de aeronaves.
- 5- Cualquier cambio dentro de la organización listados en los párrafos anteriores será notificado con la oportunidad debida a la Autoridad Aeronáutica en forma oficial mediante documento firmado por la Dirección de Operaciones de TAR MÉXICO, siendo responsabilidad del Gerente de Control Operacional la preparación del documento en cuestión.
- 6- Asimismo, cualquiera de estos cambios generara un boletín adicional al Manual de Despacho, identificada en forma de páginas de color azul, hasta que se incorpore la revisión definitiva, aprobada por la Autoridad Aeronáutica, en el manual impreso.

Abril 2025	Reedición 1	Página 1-46
Link Conexión Aérea S.A. de C.V.		

Política de Comunicación

Con el fin de seguir avanzando organizacionalmente y de aumentar nuestros estándares de calidad y seguridad en las operaciones, se ha implementado un sistema de comunicación digital usando las tecnologías de la información como una herramienta de control y facilitación.

De tal manera que mediante la plataforma Bitrix; administrada por el Director de Tecnologías de la Información, se controla y difunde información en formato digital dentro de la organización; por lo cual, TAR proporcionará, a través del departamento de TI, los recursos necesarios para que se tenga acceso a dicha plataforma.

Esta plataforma Bitrix se considera el medio de difusión y comunicación oficial dentro de la organización; por lo cual, es responsabilidad de todos los usuarios o colaboradores en cualquier posición, de dar un buen uso de la información publicada y cumplir las disposiciones emitidas a través de ella; ya que, de lo contrario, se tomarán medidas correctivas. Este medio de comunicación cuenta con herramientas para administrar y compartir archivos de manera amigable, crear tareas programadas en base a un calendario, emitir avisos a destinatarios controlados ya sea individuales o por departamento, crear grupos de trabajo y también; acceder al **Sistema de Administración de Documentos (SAD)** de TAR el cual se ingresa a través del ícono WIKI.

CAPITULO 1, SECCION 1

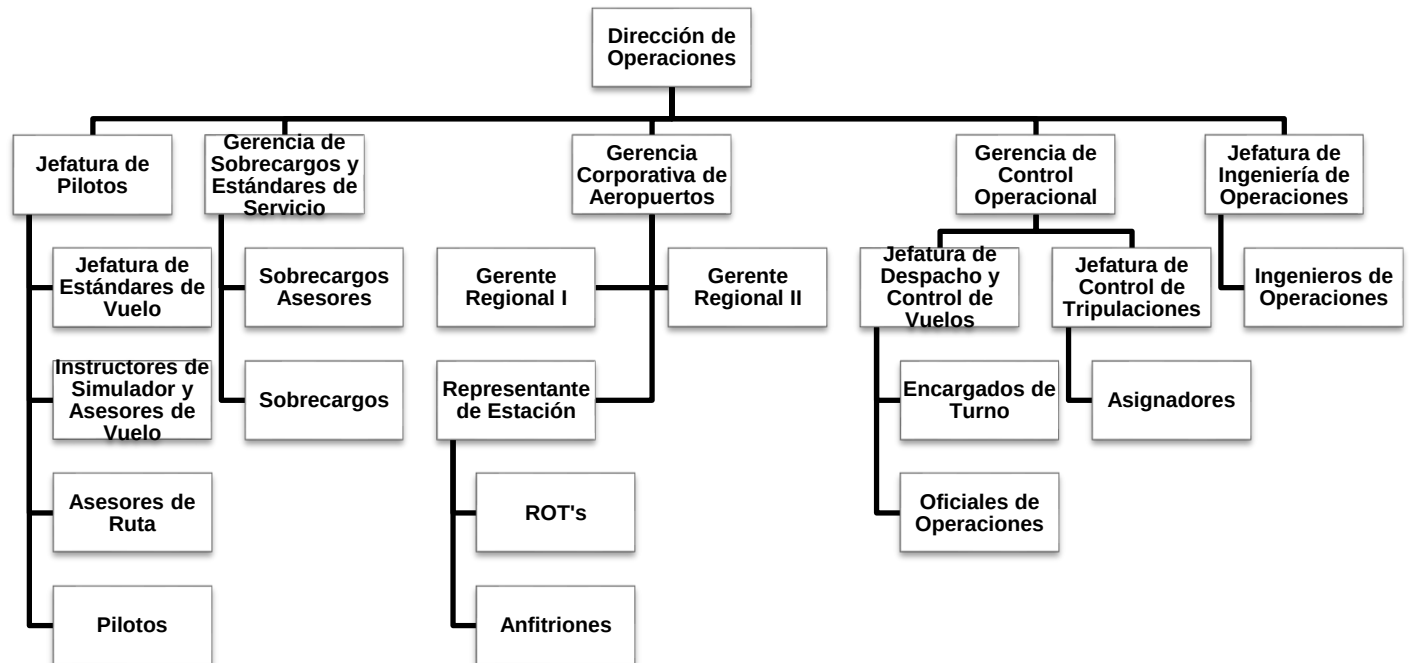
ORGANIZACIÓN Y

RESPONSABILIDADES

1.1 ORGANIGRAMA GENERAL

Ver capítulo 6, sección 6.2 del MGO.

1.2 ORGANIGRAMA DEL AREA DEOPERACIONES



1.2.1 Organigrama del área de la gerencia de control operacional



1.3 FUNCIONES Y RESPONSABILIDADES

1.3.1 Funciones y responsabilidades del personal directivo

Las funciones y responsabilidades que pertenecen al personal directivo se encuentran en el MGO Capítulo 6.

1.3.2 Dirección de operaciones

Las funciones y responsabilidades que pertenecen a la Dirección de Operaciones se encuentran en el MGO Capítulo 6, numeral 6.4.2.

1.3.3 Piloto al mando

Las funciones y responsabilidades del pilotoa al mando se encuentran en el MGO Capítulo 6, numeral 6.5.

1.3.4 Miembros de tripulacion

Las funciones y responsabilidades del pilotoa al mando se encuentran en el MGO Capítulo 6, numeral 6.4.15,6.4.17 y 6.4.19

1.3.5 Gerencia de Control Operacional

Responsabilidades:

Es responsable de coordinar la asignación de equipos, tripulaciones y el despacho de aeronaves con la finalidad de garantizar que se cuenten con los recursos humanos y materiales que permitan asegurar la operación de TAR en todas las estaciones en las que se presta su servicio. Así mismo, de optimizar el uso de la planta de Tripulantes (Pilotos y Sobrecargos) para consolidar una óptima planeación entre la Operación y las labores de los Tripulantes.

NOTA: Es considerado una posición Management para efectos del SMS en IOSA.

Funciones:

- a) Establecer políticas y procedimientos para proporcionar eficientemente el soporte operativo a los vuelos que realice personal del CCO (Centro de Control Operacional).
- b) Coadyuvar en el cumplimiento con las políticas de la empresa.
- c) Evaluar las solicitudes del área Comercial y determinar la viabilidad de estas, conforme a las necesidades Operacionales.
- d) En coordinación con la Jefatura de Despacho y Control de Vuelo y el Encargado en turno autorizaran la cancelación de vuelos o un segmento de vuelo por necesidades operacionales, condiciones meteorológicas adversas, limitación de tripulaciones o por condiciones de mantenimiento.
- e) Analizar la reprogramación de vuelos o segmentos de vuelos de acuerdo a las necesidades comerciales y de mantenimiento.
- f) Gestionar la elaboración de los estudios técnicos junto con la Jefatura de Ingeniería de Operaciones con relación al despacho de las aeronaves en los aeropuertos en que opera la empresa.
- g) Mantener contacto con las autoridades aeronáuticas en donde pretende operar la empresa, con la finalidad de dar cumplimiento a su reglamentación.
- h) Participar en el grupo de acción de seguridad operacional para evaluar riesgos asignados a su área de responsabilidad.
- i) Vigilar que las operaciones de despacho de aeronaves se realicen conforme a las políticas de utilización de combustibles, carga y balance y mínimos de operación.
- j) Coordinar el análisis de planta, proyección y cálculo del rendimiento a futuro con base en el Itinerario y Plan Comercial en el corto, mediano y largo plazo.
- k) Informar a la Dirección de Operaciones el desarrollo y resultado de sus actividades.
- l) Las demás que le asigne la Empresa.
- m) El responsable de la Gerencia de Control Operacional puede fungir como personal de despacho, controlador en línea del Centro de Control Operacional (CCO) en caso de una contingencia, incapacidad o para cobertura de vacaciones y descansos del personal.

Perfil:

- Poseer una licencia de personal técnico aeronáutico
- Acreditar al menos cinco años de experiencia en áreas operativas o de aeronaves
- Tener por lo menos dos años de experiencia acreditada en un puesto de supervisión o inspección de despacho de aeronaves

1.3.6 Jefatura de Despacho y Control de Vuelo

Responsabilidades:

Es responsable del despacho, seguimiento de vuelos y control operacional, así como de proporcionar el soporte necesario a las Tripulaciones de Pilotos en todas las fases de vuelo, administrar el despacho y control operacional de los vuelos de **TAR** en todas las estaciones en las que se presta su servicio, de acuerdo a las políticas de administración de combustible, condiciones técnicas de la flota y Normatividad Oficial vigente, a fin de que, los mismos cumplan con los parámetros de seguridad, puntualidad y confort estipulados por la Empresa.

Funciones:

- a) Dictar las políticas de utilización de combustibles, carga y balance y mínimos de operación de aeropuertos según la temporalidad.
- b) Vigilar el cumplimiento de las normas aeronáuticas nacionales e internacionales.
- c) Monitorear los indicadores de los resultados obtenidos del despacho de vuelos nacionales e internacionales.
- d) Asegurarse de llevar a cabo la correcta gestión en temas de capacitación, así como su registro técnico del personal a su cargo, teniendo como finalidad no asignar a ningún Oficial de Operaciones sin que éste cuente con licencia vigente de FOO y la capacitación adecuada para desempeñar sus funciones con los estándares requeridos de Seguridad Aérea.
- e) Adecuación de políticas para el control operacional de los vuelos para el manejo de cancelaciones, desviaciones y/u omisiones de escalas en la operación día a día.
- f) Desarrollar y llevar a cabo las actividades determinadas por la Gerencia de Control Operacional.
- g) Establecer políticas y procedimientos para proporcionar eficientemente el soporte operativo a Pilotos, planeación de vuelos, despacho, optimización de combustible, meteorología, seguimiento de vuelos y control operacional.
- h) Dar seguimiento y mantener los estándares de calidad de acuerdo a las políticas de **TAR**, así como a los lineamientos y procesos involucrados en el Despacho y Control Operacional.
- i) Mantener informado al personal asignado de las directrices emitidas por las Autoridades competentes en materia de Legislación y Reglamentación vigente, así como las restricciones aplicables a las operaciones aéreas de **TAR**.
- j) Evaluar en línea al personal a su cargo para asegurarse que cumplen con la debida calificación en los estándares de calidad necesarios para el desempeño de sus funciones. Esto se deberá hacer mediante el formato denominado Evaluación para Encargados de Control Operacional y Oficial de Operaciones Aeronáuticas.

- k) Informar a la Gerencia de Control Operacional el desarrollo y resultado de sus actividades.
- l) Coordinar la correcta difusión de la información necesaria para la mejor utilización de tripulaciones y equipo, así como la información eficiente al público.
- m) Coordinar con las áreas correspondientes la entrega oportuna de los Planes de Vuelo a los organismos de Tránsito Aéreo, así como a los Representantes de Estación.
- n) Vigilar que los vuelos se efectúen apegados al Plan Operacional de Vuelo en lo relativo a altitudes, velocidades y ajustes de potencia, llevando un control de los adelantos, atrasos y cambios de aerovías o rutas.
- o) Coadyuvar en la administración y consumo de combustible de acuerdo a las políticas de racionalización de **TAR**.
- p) Analizar el Itinerario Comercial para poder efectuar la planeación de operaciones de una manera eficiente en su caso proponer cambios y ajustes que puedan optimizar la operación.
- q) Realizar la programación de los Viajes de Familiarización o Check de ruta a los Oficiales de Operaciones para dar cumplimiento a la Normatividad y evaluar a estos en cualquier momento donde la jefatura lo requiera.
- r) Gestionar y autorizar las revisiones necesarias al Manual de Despacho para mantenerlo actualizado y con apego a las políticas y procedimientos de la Autoridad y de la Empresa.
- s) Coordinar las acciones a tomar con las demás Áreas del Centro de Control Operacional para la regularización de las Operaciones, emitir la resolución final y dar seguimiento a su cumplimiento.
- t) Participar activamente en la vigilancia permanente de la seguridad operacional.
- u) El responsable de la Jefatura de Despacho y Control de Vuelos puede fungir como personal de despacho, controlador en línea del Centro de Control Operacional (CCO) en caso de una contingencia, incapacidad o para cobertura de vacaciones y descansos del personal.

Perfil:

- Poseer la licencia de oficial de operaciones de aeronaves con la capacidad de telefonista aeronáutico restringido.
- Acreditar al menos tres años de experiencia realizando tareas de despacho sobre aeronaves.
- Tener por lo menos un año de experiencia acreditada en un puesto de supervisión o inspección de despacho de aeronaves.

1.3.7 Encargado de Turno

Responsabilidades.

Coordinar con las áreas de Tripulaciones, Equipos y Despacho para la realización del itinerario operacional (día a día) de acuerdo a las condiciones meteorológicas; técnicas - operativas de flota, aeropuertos y normativa oficial, a fin de asegurar que los vuelos estén dentro de los parámetros de seguridad, confort y puntualidad estipulados por **TAR**.

Funciones:

- a) Tomar las decisiones, para mantener las operaciones de **TAR** dentro de itinerario con la máxima seguridad y economía, resolviendo las irregularidades operacionales en el mínimo de tiempo y con el menor impacto posible al confort de los pasajeros.
- b) Planear las modificaciones al itinerario ya sea por demoras o equipos, que se presenten en la operación, a fin de asegurar que se cuente con el equipo y tripulación para el despacho correspondiente.
- c) Dictar las restricciones operacionales de los vuelos de **TAR**, a fin de optimizar la utilización de flota y tripulaciones.
- d) Decidir la viabilidad de la cancelación, omisiones de escala y/o desviaciones de vuelos, así como posibles consolidaciones de pasajeros, durante la operación diaria, a fin de establecer las maneras en que se protegerá al pasajero afectado con CST.
- e) Difundir los ETD'S por condiciones de tiempo, mantenimiento, asignación de reservas pilotos y/o sobrecargos o repercusiones de equipo, así como informar a las áreas sobre los vuelos afectados por condiciones de tiempo u otras causas.
- f) Autorizar las modificaciones a las cargas de paga de los vuelos de **TAR**, a fin que las mismas estén dentro de los parámetros operacionales estipulados.
- g) Coordinar el BRIEFING al inicio del turno con los Oficiales de Operaciones Aeronáuticas, Agentes de CST, Enlace CCM y Tripulaciones a fin de conocer las posibles afectaciones que se lleguen a tener durante el turno en lo que respecta a equipos, tripulaciones y despacho (condiciones de tiempo, status flota, NOTAM'S y estaciones).

- h) Analizar las situaciones de contingencias en los Aeropuertos de la Red de **TAR** conjuntamente con las áreas de despacho, tripulaciones y equipos, a fin de identificar y determinar la opción operacional que aplique.
- i) En el ejercicio de sus funciones, evitará tomar cualquier medida incompatible con los procedimientos establecidos.
- j) Permanecer en su puesto hasta que sea relevado o terminen los vuelos a su cargo y/o cubrir al Oficial de Operaciones cuando este tenga que ausentarse.
- k) Seguir los procedimientos establecidos en el Manual de Procedimientos en Emergencia en caso de presentarse una emergencia.
- l) Coordinar la elaboración del plan de contingencia para los casos en que el AIQ y estaciones afectadas se pronostique o este afectado por condiciones meteorológicas (niebla, lluvia, tormentas eléctricas etc.).
- m) Es su responsabilidad conocer el contenido del Manual de Despacho y el Manual General de Operaciones para dar seguimiento a las enmiendas de los manuales correspondientes de **TAR**.
- n) Apegarse a la aplicación de las políticas de administración y ahorro de combustibles.
- o) Apoyar a la Jefatura para conocer las necesidades de capacitación del personal a su cargo, mediante el desarrollo diario de las funciones de los oficiales de operaciones y supervisores.
- p) Dar las instrucciones precisas para la elaboración y envío de los planes de vuelo, a fin de que se cumpla con toda la reglamentación.
- q) Supervisar el seguimiento de los vuelos, con el objetivo de asegurar la existencia de comunicación aire-tierra para atender cualquier anomalía que se presente.

1.3.8 Oficial de Operaciones de Vuelo (Del Centro de Contro Operacional)

Responsabilidades

El Oficial de Operaciones de Vuelo en turno del (CCO) es responsable ante la Jefatura de Despacho y Control de Vuelos de la planeación, despacho y seguimiento de los vuelos de TAR MÉXICO, así como coordinar las instrucciones operacionales.

Funciones:

- a) Asistir al comandante o Piloto al mando de la Aeronave en la elaboración del plan de vuelo y del plan operacional de vuelo, así como emitir la autorización correspondiente para la realización del vuelo como lo establece el Manual de Despacho.
- b) Analizar los pronósticos meteorológicos, cartas meteorológicas, cartas de tiempo significativo, de vientos superiores, imágenes de satélite etc. Para los aeropuertos en ruta, destino y alternos de **TAR**.
- c) Efectuar el cálculo de combustible para cada tramo de ruta, apegándose a la política de optimización de uso de combustible y a la reglamentación Aérea.
- d) Situar la información del Plan operacional (información meteorológica, NOTAM's, Plan de vuelo etc.) para el Capitán del vuelo y las estaciones correspondientes, el Representante de operaciones en tierra deberá obtener del sistema "CrewBriefing" la información meteorológica necesaria o solicitarla al Centro de Control Operacional.
- e) Elaborar el peso y balance Centralizado con los datos recibidos del personal de tráfico (Anfitriones) y/o Representante de operaciones en tierra de las estaciones.
- f) Monitorea el desarrollo de las operaciones de vuelo de TAR MÉXICO, para identificar los cambios o posibles interrupciones a la operación.
- g) Monitorear las frecuencias de los Servicios de Control de Tránsito Aéreo y operar la frecuencia de Radio VHF de la aerolínea, utilizando la fraseología aeronáutica adecuada.
- h) Emitir la Información de asignación de equipos de vuelo y de tripulaciones diaria, para las operaciones de TAR, previa coordinación con las aéreas respectivas.
- i) Notificar al Jefe de Despacho y Control de Vuelos sobre el desarrollo de las operaciones de vuelo de TAR MÉXICO.
- j) Vigilar el desarrollo seguro, eficiente y oportuno de las Operaciones de Vuelo, desde su salida del aeropuerto de origen hasta su llegada al aeropuerto de destino.

- k) Mantener comunicación constante con los vuelos y las estaciones del sistema, ejerciendo el control operacional en TAR MÉXICO, considerando en primer término la seguridad, siguiendo los procedimientos aplicables de seguridad (Seguridad de la Aviación Civil / Seguridad Operacional) descritos en el MSO y PSPAII.
- l) Coordinar que se proporcione la asistencia técnica a las Tripulaciones de Vuelo, para la ejecución segura, eficiente y oportuna de las Operaciones. Mantener actualizados los registros de información por medio de la revisión y captura de información operacional (tiempos de salida y llegada, tripulación, pasajeros, carga, combustible, afectaciones, etc.).
- m) Vigilar que los vuelos se efectúen apegados al Plan de Vuelo Oficial y al Plan Operacional de Vuelo en lo relativo a ruta, altitudes, velocidades y ajustes de potencia, llevando un control de los adelantos, atrasos y cambios de aerovías o rutas.
- n) Efectuar cambios al plan de vuelo en ruta y notificar inmediatamente al Capitán de un vuelo de cualquier condición (cambios meteorológicos significativos en ruta, cambios en aeropuerto de destino o alternos, irregularidades en las radios, etc.).
- o) Entregar el Plan de Vuelo Operacional a los organismos de Tránsito Aéreo nacionales e internacionales, y la recepción oportuna de los mensajes operacionales y de toda la información necesaria para el despacho de un vuelo.
- p) Proporcionar asistencia técnica/operacional a las tripulaciones tanto en tierra como en vuelo y mantener coordinación constante con los Representante de Estación y los organismos relacionados con las operaciones (Alternos, Extensiones de Servicio con Anticipación, Cambios de equipo, Cambio de Tripulaciones, etc.).
- q) Llevar a cabo la coordinación de todos los servicios necesarios para hacer la cobertura de un aeropuerto alternativo en caso de desviación.
- r) Permanecer en su puesto de trabajo hasta que las operaciones terminen o sea debidamente relevado por otro Oficial de operaciones asignado por la Jefatura.

1.3.9 Delegacion de Funciones

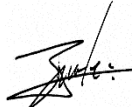
En caso de ausencia o falta del personal dentro de la Gerencia de Control Operacional el procedimiento de delegación de funciones se aplicará como describe la siguiente tabla:

Titular	Suplente
Dirección de Operaciones	Gerente de Control Operacional
Gerente de Control Operacional	Jefatura de Despacho y Control de Vuelos
Jefatura de Despacho y Control de Vuelos	Encargado de Turno

1.3.10 Personal adscrito a la Oficina de Despacho

1.3.10.1 Personal del Centro de Control Operacional

El Personal con cargo de Oficial de Operaciones del CCO, tiene la responsabilidad de la Planeación, Despacho y Seguimiento de los vuelos y tienen Autoridad para: Liberación de despacho (autorización de vuelo), Cancelaciones de vuelo, Desvíos de vuelos y Programación de vuelos.

PUESTO	NOMBRE DEL TITULAR	NO. DE LICENCIA	FIRMA ELECTRÓNICA	FORMACIÓN	EXPERIENCIA	FIRMA
Gerente de Control Operacional.	Luis Miguel Acosta Bautista	200502087	LM 200502087	Inicial para oficial de operaciones y rendimientos EMB 145, Mercancías Peligrosas RVSM DRM, SMS, AVSEC	Oficial de Operaciones en CCO de Interjet A320. CCO de TAR ERJ-145	
Jefe de Despacho y Control de Vuelos.	Carlos Benítez Rivera.	200002534	CB 200002534	Inicial para Oficial de Operaciones y rendimientos EMB 145, Mercancías Peligrosas RVSM DRM, SMS, AVSEC.	Oficial de Operaciones TAESA, B757, DC9, MD80, B727. Oficial de Operaciones CCO Interjet A320.	
Encargado de turno.	Efrén Gonzalez Valdez.	200002472	EG 200002472	Inicial para Oficial de Operaciones y rendimientos EMB 145, Mercancías Peligrosas RVSM DRM, SMS, AVSEC.	Oficial de Operaciones en CCO de TAR, Supervisor de Operaciones en PFP, Supervisor de CCO en Mexicana de Aviación.	

PUESTO	NOMBRE DEL TITULAR	NO. DE LICENCIA	FIRMA ELECTRÓNICA	FORMACIÓN	EXPERIENCIA	FIRMA
Encargado de turno.	Emmanuel Malvaez Delgadillo	200701797	EM 200701797	Oficial de Operaciones, Meteorólogo clase 1, SMS, AVSEC, RVSM, DRM	Oficial de Operaciones en CCO Mexicana, CCO Volaris, Operaciones Menzies, Operaciones Interjet, Operaciones Avianca-TACA	
Encargado de turno.	Ury Yael Abad Chávez.	202061328	UA 202061328	Oficial de Operaciones, Piloto Privado de Ala Fija, SMS, AVSEC, Preparador a.	Prácticas profesionales de Oficial de Operaciones en MEBC.	

1.3.11 Lista de Representantes de Operaciones en Tierra

TAR tendrá un representante de estación en cada una de las estaciones a continuación mencionadas:

ESTACIÓN	SIGLAS
AIFA	NLU
Aguascalientes	AGU
Ciudad Juárez	CJS
Ciudad Victoria	CVM
Culiacán	CUL
Chihuahua	CUU
Hermosillo	HMO
Ixtepec	IZT
La Paz	LAP
Monterrey	MTY
Mazatlán	MZT
Mochis	LMM
Palenque	PQM
Puerto Vallarta	PVR
Querétaro	QRO
San Luis Potosí	SLP
Torreón	TRC
Zihuatanejo	ZIH

NOTA: Consultar Manual de Operaciones Terrestres para visualizar los proveedores por estación.

1.3.12 Horarios de Operación y Medios de Comunicación del CCO

El Centro de Control Operacional (CCO) opera las 24 horas y cuenta con personal técnico aeronáutico poseedor de la licencia vigente de Oficial de Operaciones con capacidad de radiotelefonista restringido y cuenta con los siguientes medios de comunicación.

Correo Electrónicoffollowing@tarmexico.com**Frecuencia compañía****VHF 129.750****Teléfonos**

(442) 291 9161

(442) 291 9162

(442) 291 9163

(442) 291 9164

Móvil-Encargado de Turno**(442) 445 3916****Jefe de Despacho y Control de Vuelos****(993) 180 6400****Contacto con centros de Control de Tránsito Aéreo.**

MMZT	CENTRO CONTROL	01 669 9822488
MMID	CENTRO CONTROL	01 999 9460266
MMEX	CENTRO CONTROL	5557166657
MMTY	CENTRO CONTROL	01 8183690883

CAPITULO 1, SECCION 2

CONTROL Y SUPERVISION

OPERACIONAL

1.4 SUPERVISION OPERACIONAL

1.4.1 Registros del personal de CCO

Respecto a la validez de las licencias y certificados de capacidad TAR vigilara que su personal se encuentre capacitado adecuadamente para ello cuenta con una gerencia de capacitacion y un manual de capacitacion y adiestramiento.

El responsable de la jefatura y control de vuelo vigilara que el expediente del personal a su cargo se encuentre debidamente actualizado, manteniendo un registro electrónico para cada personal a su cargo que contiene lo siguiente:

- C.V actualizado
- Licencia (vigente)
- Certificado medico (vigente)
- Vuelo de familiarización
- Certificados de capacitacion (vigentes)
- OJT's (si aplica)

NOTA: se mantendrán los registros únicamente del año en curso o bien de la vigencia efectiva de cada persona. El control de los certificados y capacitaciones es responsabilidad de la gerencia de capacitacion, por lo cual para mayor información de la capacitacion dirigirse a el manual de capacitacion y adiestramiento

1.4.2 Experiencia, capacitacion y actualización

Experiencia

La experiencia del personal va acorde asu posición, para ello verificar los numerales 1.3.5 a 1.3.8 del presente capitulo.

Capacitacion.

Dirigirse al capitulo 4 del presente manual

Actualizacion.

El personal de TAR se encuentra en constante capacitacion de acuerdo a las recurrencias mencionadas en el manual de capacitacion y adiestramiento.

1.4.3 Aptitud del personal de Operciones

Las aptitudes del personal del área de operaciones deben ser:

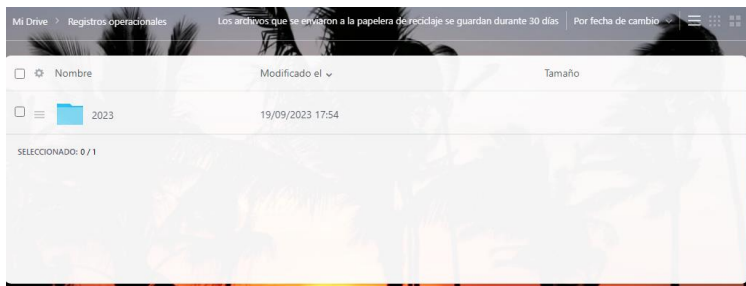
- Resolucion de problemas
- Trabajo en equipo
- Liderazgo
- Comunicación
- Organización
- Cordialidad

1.4.4 Control, análisis y almacenamiento de los registros, documentos de vuelo, información adicional y datos

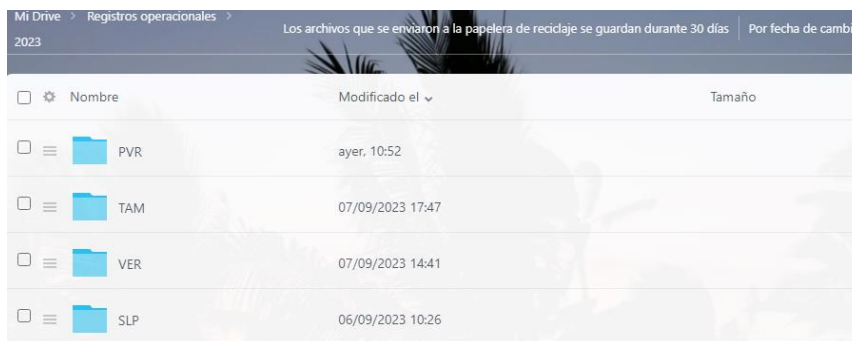
1. Después del vuelo, el piloto al mando concentrará la documentación de vuelo y los reportes correspondientes a la base Querétaro.
2. Los documentos del vuelo y los reportes deberán ser entregados tan pronto como sea posible al área correspondiente para su integración y corrección en caso de ser necesario.
3. Los documentos que deben ser guardados son:
 - a. El o los planes de vuelo (Firmados).
 - i. Información meteorológica
 - ii. NOTAM
 - b. El o los manifiestos de peso y balance.
 - c. Una copia de la lista de pasajeros.
4. Conservación de la información del vuelo:

Los Registros utilizados para la planeación y el seguimiento de Vuelos en CCO, serán conservados en forma digital en la computadora y respaldados con una copia en el portal de la compañía Bitrix guardando el archivo por un mínimo de tres meses y de acuerdo al siguiente procedimiento:

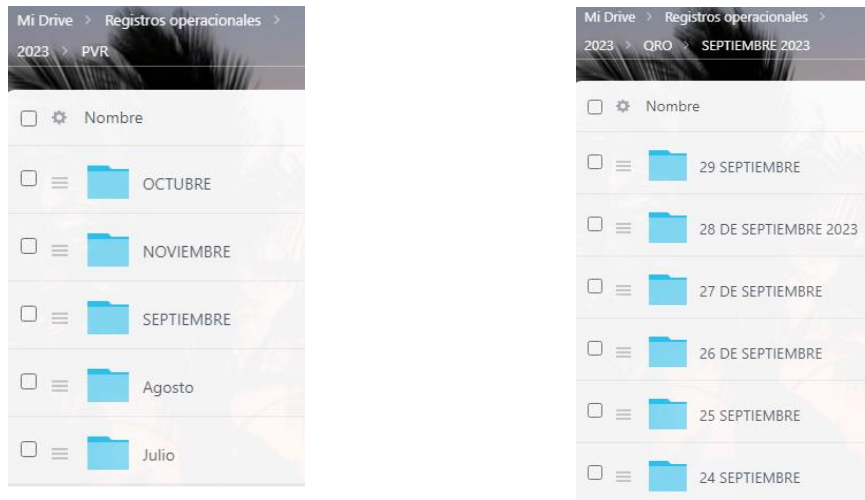
- a) Ingresar a la Carpeta de Registros Operaciones que se encuentran en Bitrix y acceder al año correspondiente a la operación.



- b) Acceder a la carpeta de la estación correspondiente.



c) Ingresar al mes y posteriormente al día correspondiente



d) Una vez en la ubicación indicada crear una carpeta que tenga como nombre el número de vuelo y el destino (o número de vuelo de salida) tal como se muestra en la imagen inferior.



e) En dicha carpeta ingresar en formato PDF los documentos mencionados en el punto 3 de esta sección, en el orden indicado y digitalizados de manera legible.

Política de conservación de la información es:

- I. Información utilizada para la preparación y ejecución de un vuelo. 3 Meses
- II. Reportes 3 Meses
- III. Registros de la tripulación Técnica. 3 Años
- IV. Registros de la tripulación de cabina. 3 Años
- V. Registros de otro personal de operaciones. 3 Años
- VI. Otros Registros. Hasta 12 meses después de que el empleado ha dejado el trabajo en la compañía.

Lo anterior aplica a todos los vuelos operados por TAR en todas sus modalidades.

Bitacoras

Abril 2025	Reedición 1	Página 1-65
Link Conexión Aérea S.A. de C.V.		

Las bitácoras serán resguardadas en las oficinas de mantenimiento y controladas por personal de mantenimiento.

Las bitácoras que se resguardan son:

- Mantenimiento
- Operaciones
- Sobrecargos

Los registros de bitácoras serán resguardados por 3 años.

1.5 DISTRIBUCION DE MATERIAL IMPRESO

Cualquier información que requiera ser impresa referente a el área de Operaciones será distribuida solamente por:

- Gerencia de Control Operacional
- Jefatura de Despacho y Control de Vuelos
- Jefatura de Ingeniería de Operaciones

Manuales, boletines y circulares: Jefatura de Ingeniería de Operaciones.

Circulares, OJT, (información específica o requerida para el área de CCO): Gerencia de Control Operacional y Jefatura de Despacho y Control de Vuelos.

1.6 METODOS O PROCEDIMIENTOS SOBRE PREVENCION DE ACCIDENTES E INCIDENTES

1.6.1 Notificacion de accidentes

TAR MÉXICO deberá establecer los procedimientos que aseguren que la autoridad competente más cercana, sea notificada de la manera más rápida posible acerca de cualquier accidente en el que se vea involucrada la aeronave, que de cómo resultado graves daños (tal y como se define en el anexo 13 de la OACI), la muerte de cualquier persona o en su defecto de cualquier daño substancial a la aeronave o a la propiedad.

El Piloto al Mando deberá emitir un reporte a la Autoridad de cualquier accidente ocurrido a bordo, del cual haya lesiones de seriedad o la muerte de alguna persona a bordo, mientras él se encontraba como responsable del vuelo.

Todo lo concerniente a los accidentes de aeronaves, es cubierto por el anexo 13 de la OACI (Investigación sobre Accidentes de Aeronaves).

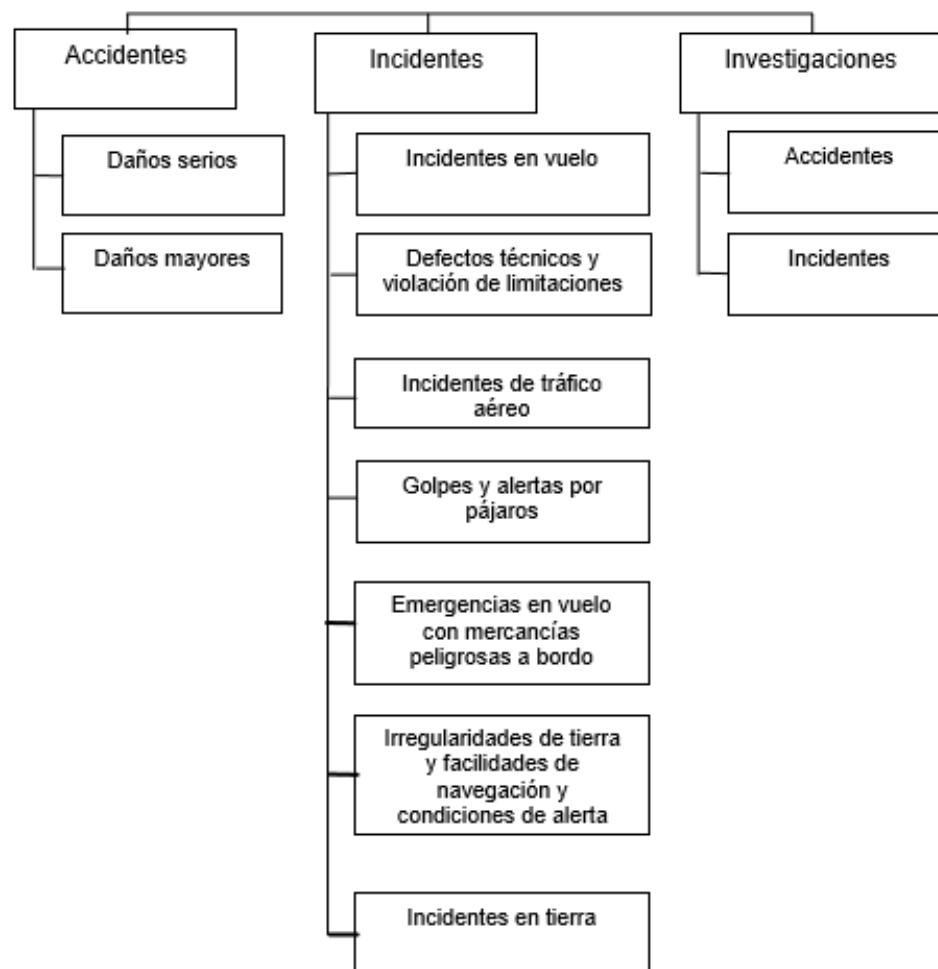
Cuando TAR MÉXICO se encuentre involucrado en un accidente, un secuestro, amenaza de bomba o cualquier acto de interferencia ilícita, se deberán de aplicar las siguientes reglas:

Abril 2025	Reedición 1	Página 1-66
Link Conexión Aérea S.A. de C.V.		

1. No responder ninguna pregunta realizada por los medios de comunicación.
2. No discutir el accidente o incidente con personas que no pertenezcan al equipo de trabajo de investigación oficial o al equipo de investigación de accidentes de TAR MÉXICO.
3. Nunca expresar opinión alguna.
4. Nunca admitir culpabilidad.

Cualquier declaración expuesta a la prensa deberá ser realizada sólo por o con la autorización de los Directivos de TAR MÉXICO.

1.6.2 Definiciones Accidente/Incidente



1.6.3 Flujo de comunicación en caso de emergencia

Introducción

En la siguiente hoja se muestra el diagrama a seguir en caso de presentarse algún tipo de emergencia en vuelo o cualquier otro tipo de emergencia.

El diagrama aquí presentado lleva un orden cronológico el cual se debe seguir tal y como se especifica en los mismos ya que de no hacerlo podría empeorar el riesgo de la emergencia y desencadenar en algo catastrófico por un mal procedimiento.

En caso de presentarse la emergencia el personal que le corresponda recibir el reporte solo se limitara a dar su informe al departamento correspondiente según el orden del diagrama y se reserva de hacer comentarios a otras áreas que no le correspondan o que no tengan incumbencia en el reporte. Esto para fin de hacer que la información corra de manera limpia y ordenada.

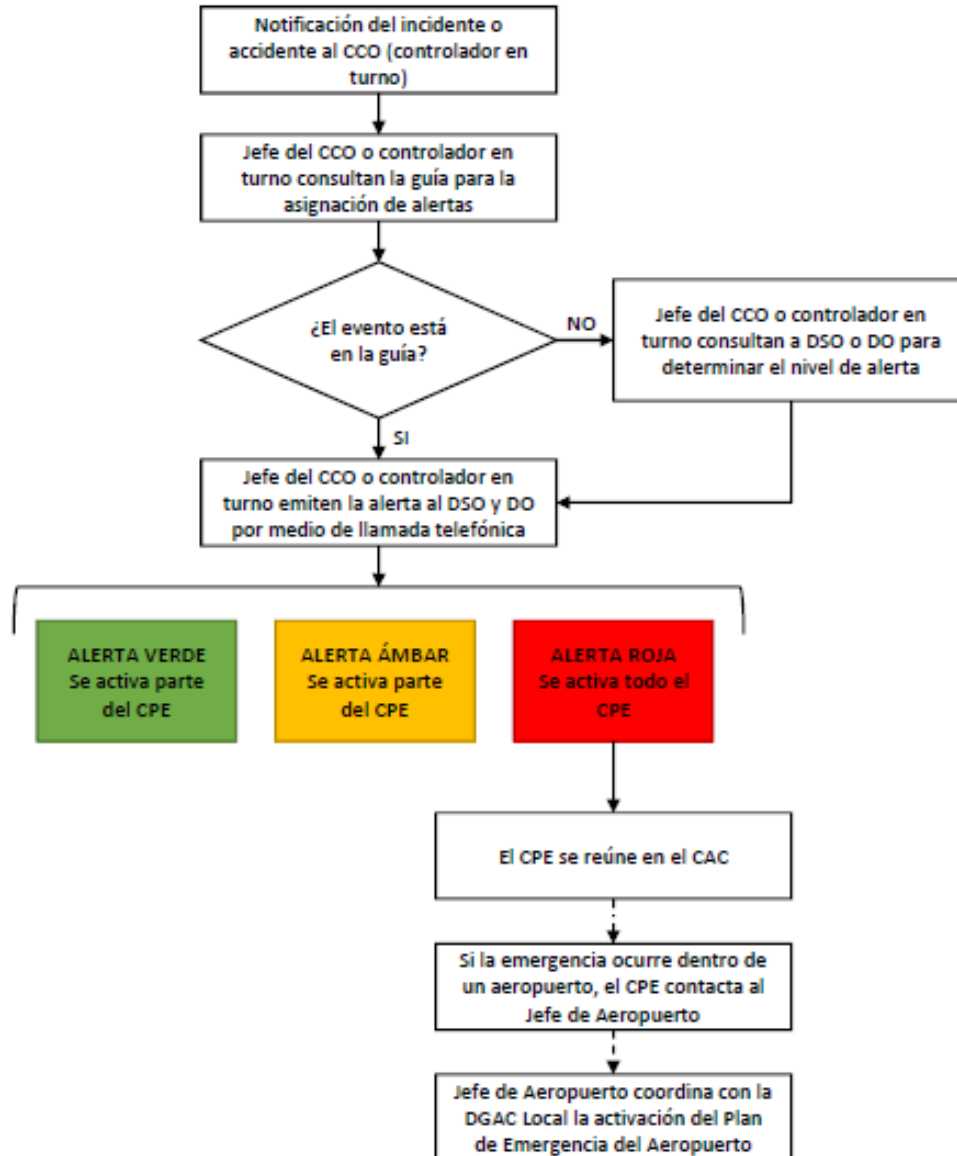
Cuando se presente una emergencia el personal que recibe inicialmente el reporte deberá mostrar una actitud tranquila y paciente a fin de que el que está reportando la emergencia sienta apoyo de su parte y debe tratar de pedir toda la información posible.

El objetivo de los procedimientos de seguridad es proteger a las operaciones aéreas de cualquier situación que ponga en riesgo la seguridad de los pasajeros, los tripulantes, el personal en tierra, el público en general y los equipos con que cuenta esta empresa.

La seguridad de los pasajeros, de los miembros de la tripulación y de la aeronave, en este orden, es la prioridad sobre cualquier otra consideración.

El departamento de Despacho cuenta con los medios de comunicación necesarios fax, internet, frecuencias VHF, radios para recibir y notificar a todas las personas involucradas. Para mayor detalle sobre estos procedimientos consultar el manual de seguridad aérea de TAR MÉXICO.

1.6.4 Diagrama de comunicación de emergencia



1.6.5 Procedimientos en caso de emergencias

Generalidades

En esta sección se describen los procedimientos desarrollados por TAR MÉXICO para la atención de emergencias. Estos tienen como finalidad salvaguardar la integridad de los pasajeros, personal e infraestructura durante una situación de emergencia, así como preservar la continuidad de las operaciones.

Para lograr la atención eficaz de cada evento que vulnere la seguridad operacional, TAR MÉXICO asignará a cada evento un nivel de alerta en correspondencia a la fase de la emergencia en el que se encuentre. La calificación inicial de una alerta podrá cambiar o mantenerse en relación al desarrollo que tenga la situación de emergencia.

Los niveles de alerta utilizados para la categorización de emergencias se describen a continuación:

Nivel de Alerta	Descripción	Fase de emergencia
Verde	Situación en que existe temor por la seguridad de una aeronave y de sus ocupantes, así como de instalaciones y/o de las operaciones	Fase de alerta
Ámbar	Situación en la que existe duda acerca de la seguridad de una aeronave y de sus ocupantes, así como de instalaciones y/o de las operaciones	Fase de incertidumbre
Roja	Situación en la cual existen motivos justificados para creer que una aeronave y sus ocupantes, instalaciones y/o las operaciones están amenazados por un peligro grave o inminente y necesitan auxilio inmediato. Situación en la que se confirma un incidente grave o accidente.	Fase de peligro

El personal encargado de asignar el nivel de alerta de los eventos que se presenten es el Jefe del CCO, o el Oficial de Operaciones en turno, en caso de que el Jefe del CCO no esté presente.

Una vez asignado el nivel de alerta, el Jefe de Despacho y Control de vuelos o el Oficial de Operaciones en turno, emitirá la alerta al Director de Operaciones y Director de Seguridad Aérea y Aseguramiento de la Calidad por medio de una llamada telefónica.

El Director de Seguridad Aérea y Aseguramiento de la Calidad y Director de Operaciones continuarán el flujo de comunicación realizando una llamada telefónica a los demás miembros del CPE de acuerdo a los flujogramas contenidos en este Manual.

En consecuencia, a la notificación de la alerta, los miembros del CPE determinarán las acciones conducentes. En caso de Alerta Roja, se activará el Centro de Administración de Crisis y todos los integrantes del CPE deberán acudir para controlar y coordinar en forma centralizada la atención de la emergencia.

En caso de Alerta Roja, el CPE activará al GMR. Los integrantes, acudirán al lugar del incidente o accidente para implementar la atención de la emergencia y mantener la continuidad de las operaciones, así como implementar el Plan de Asistencia a Familiar

Al confirmarse una Alerta Roja, el Representante de Estación debe proporcionar la respuesta inicial para afrontar la emergencia, por lo que debe cubrir con el personal a su cargo, las funciones de cada miembro del GMR, de acuerdo a lo establecido en el Plan Interno de Respuesta en Emergencia de su estación.

Asimismo, siempre que la emergencia ocurra dentro de un aeropuerto, debe cumplir las funciones y responsabilidades que se le designan en el Plan de Emergencia del aeropuerto respectivo.

Al arribo del GMR, el Representante de Estación instruirá a su personal para informar a los integrantes del GMR las acciones efectuadas y entregar la información generada como parte de la atención de la emergencia. El GMR asumirá el mando y coordinará a sus integrantes para continuar con la atención de la emergencia y la implementación del Plan de Asistencia a Familiares.

Todo el personal involucrado en la atención de la emergencia debe apegarse a lo descrito en el MPE y en los Planes Internos de Respuesta en Emergencia.

Cada uno de los miembros del CPE y GMR deberá registrar en una lista de verificación la fecha y hora de cada acción que instruya o ejecute. Al finalizar la emergencia deberá enviar la lista de verificación a la Dirección de Seguridad Operacional para su resguardo.

1.6.6 Guía para la asignación de alerta

Esta guía es para uso exclusivo del Jefe del CCO y los Oficiales de Operaciones del CCO, que es el personal facultado para calificar las situaciones de emergencia.

El éxito del control de una situación de emergencia y la mitigación de sus efectos radica en su atención oportuna y coordinada en correspondencia a la fase en la que se encuentre y / o su naturaleza. Es por ello que a continuación se presenta una guía para la asignación de alertas, la cual contiene una serie de eventos clasificados conforme al nivel de alerta que generalmente les corresponde:

Eventos por nivel de alerta		
Alerta Verde	Alerta Ámbar	Alerta Roja
Amenaza de bomba no específica	Amenaza de bomba específica	Detección del artefacto
Pasajero perturbador categoría 2 ^a	Pasajero perturbador categoría 3 ^b	Acto de interferencia ilícita
	Sospecha de secuestro o sabotaje	Acto de interferencia ilícita o sabotaje
Humo en cabina	Conato de incendio en aeronave	Fuego incontrolable en vuelo
	Falla o corte de un motor	Pérdida de dos motores
	Despresurización	
Fuga en sistema hidráulico	Pérdida de sistemas hidráulicos	Accidente aéreo
	Problemas en los controles de vuelo	Accidente aéreo
		Aterrizaje con tren no asegurado
		Lesiones considerables a pasajeros o tripulantes en vuelo
Requerimientos médicos para pasajeros en vuelo	Requerimiento médicos para tripulantes en vuelo	Fallecimiento de persona en vuelo
Regreso de vuelo o de rodaje		
Bloqueos / disturbios	Daños considerables a instalaciones que afecten a la operación	
Presencia de fenómeno meteorológico	Afectación por fenómenos meteorológicos	Desastres naturales y/o provocados que afecten la operación

	MANUAL DE DESPACHO	
	CAPITULO 1	GENERALIDADES

- a) Tiene actitud agresiva / agrede verbalmente al personal y/o a otros clientes, se rehúsa a cumplir las instrucciones, altera el orden.
- b) Hay agresión física al personal y/o clientes, riñas entre clientes, acoso y/o agresión sexual, consumo ilegal de drogas, se encuentra bajo el efecto del alcohol y puede poner en riesgo la seguridad del vuelo, ocasiona daños a las instalaciones de la empresa.

Esta tabla no es limitativa. Podrán existir eventos que pongan en peligro la seguridad operacional y no se encuentren en esta lista. En este caso, el Jefe del CCO o el Oficial de Operaciones en turno podrán consultar al Director de Seguridad Aérea y Aseguramiento de la Calidad o al Director de Operaciones para determinar el nivel de alerta correspondiente.

El nivel de alerta de una emergencia podrá incrementarse en función a cómo se desarrolle. El aumento de nivel podrán efectuarlo los miembros correspondientes del CPE

NOTA: Los formatos necesarios para el reporte de Accidentes/Incidentes se encuentran en el Cap. Apendices.

Para consultar mayor información referente a emergencias, accidentes e incidentes dirigirse al Manual de Procedimientos de Emergencia (MPE) de TAR MÉXICO.

1.7 REPORTE POR DEFECTOS O FALLAS

Consultar MGM en su capítulo 4, numeral 4.35.1 y 4.35.2

1.8 PROGRAMAS DE SEGURIDAD DE VUELO

TAR cuenta con un programa activo de seguridad operacional y un programa de de seguridad para la prevención de actos de interferencia ilícita, para consultar dicha información dirigirse a:

- Manual de Seguridad Operacional (SMS)
- Programa de Seguridad para la Prevención de Actos de Interferencia Ilícita (MSPAII)

Abril 2025	Reedición 1	Página 1-72
Link Conexión Aérea S.A. de C.V.		

1.9 CONTROL OPERACIONAL/CONTROL DE VUELOS

La compañía tiene la responsabilidad de ejercer el control de la operación a las aeronaves anotadas en sus especificaciones de operación. Las siguientes personas están autorizadas para ejercer el control de operación en el orden en el que se enlistan:

- Director de Operaciones
- Gerente de Control Operacional
- Jefe de Despacho y Control de Vuelos
- Oficial de Operaciones en el Centro de Control Operacional
- Piloto al mando de la operación en cuestión

1. El Director de Operaciones posee toda la responsabilidad para una administración completa de las operaciones. En el vuelo, esta responsabilidad y autoridad es delegada al piloto al mando en vuelo y al Centro de Control Operacional (C.C.O.) en tierra.

2. El Director de Operaciones ejerce su poder directivo de supervisión por medio de:

a. El establecimiento de los procedimientos e instrucciones requeridos legalmente en cuanto a las operaciones de vuelo, ejemplo: el Manual General de Operaciones y las directivas operacionales adicionales.

b. El establecimiento del entrenamiento y los requisitos de calificación en cuanto a las operaciones de vuelo

3. La responsabilidad para un vuelo en específico, será delegada a Despacho y control de vuelos al menos 48 horas antes de la salida. Este Departamento asegurará para todo vuelo planeado:

a. Que un piloto al mando ha sido designado y que la tripulación de vuelo completa ha sido programada, reuniendo, aptitudes y requisitos necesarios para la operación.

b. Que por cada miembro de la tripulación del vuelo planeado, los requisitos legales referentes a las limitaciones de hora/descanso del vuelo han sido y están siendo observadas.

c. Que las aeronaves han experimentado todo el mantenimiento que presenta a la aeronave con capacidad, desde el punto de vista técnico y legal.

d. Despacho y control de vuelos reacciona de manera apropiada para las irregularidades operacionales por:

i. Cambios de los miembros de la tripulación (reservas o por otros)

ii. Cambios de aeronaves

iii. Cambios en la programación planeada para las aeronaves a través de una salida anticipada, demorada, otra asignación o cancelación de vuelo o una desviación del vuelo en ruta.

Una vez que el piloto al mando ha empezado sus deberes, será informado y será consultado en todas las dudas relacionadas con su vuelo, su tripulación y su aeronave.

En vuelo, la autoridad final para la disposición de la aeronave descansa en el piloto al mando quien tiene

Abril 2025	Reedición 1	Página 1-73
Link Conexión Aérea S.A. de C.V.		

la responsabilidad de cooperar con el Centro de Despacho y Control de Vuelos y Mantenimiento, mientras que sus decisiones tomarán en cuenta todos los aspectos de la aeronave, pasajeros y su tripulación para que este se realice con seguridad.

Para la transferencia del Control de la Operación, el documento donde dicho control se puede determinar es en el plan de vuelo operacional donde establece: el número de vuelo, tipo y versión de la aeronave, matrícula de la aeronave, tripulación de vuelo, tipo de operación, nombre del Despachador e identificación de la Aerolínea; para tal efecto, la empresa cuenta con un contrato con la compañía PPS, la cual brinda los servicios de plan de vuelo operacional, peso y balance y la empresa Flightradar24 para el seguimiento de vuelo aprobado por la Autoridad Aeronáutica.

El Plan de Vuelo Operacional, es el documento por medio del cual, tanto el Capitán como el Despachador de Vuelos llegan a un mutuo acuerdo de que el vuelo o serie de vuelos tal como están planeados, se realicen con seguridad y en cumplimiento con la normatividad emitida por la Autoridad Aeronáutica, OACI, entidades regulatorias de los Estados en los que se operen y Especificaciones y Limitaciones de Operación de la Aerolínea.

El Despachador es el encargado de proveer a la tripulación de vuelo toda la información necesaria para la seguridad y realización del vuelo. El coordinará con el departamento de mantenimiento la disponibilidad y el estado de la aeronave y supervisará el progreso del vuelo. Además de:

- Preparar el Plan de Vuelo CTA,
- Preparar el Plan de Vuelo operacional,
- Ayudar y/o coordinar con el piloto al mando en la preparación del vuelo,
- Proporcionar al piloto al mando los reportes actualizados disponibles, o la información sobre la condición del aeropuerto y sobre las irregularidades en las facilidades para la navegación, que puedan afectar el vuelo.

Nota: Antes del vuelo, el despachador proporcionará al piloto al mando, todo reporte o pronóstico sobre el tiempo que tenga a disposición y que pueda afectar la seguridad del mismo, tales como turbulencias de aire claro, tormentas, cizalleo para la ruta a ser volada y de cada aeropuerto a ser usado.

Durante el vuelo, el despachador, proporcionará al piloto al mando, vía radio VHF, o por cualquier otro medio del cual disponga la compañía, toda la información adicional sobre las condiciones meteorológicas e irregularidades en las facilidades o servicios que puedan afectar la seguridad del mismo. El despachador de vuelos dará seguimiento al mismo, desde su inicio hasta su terminación.

El Director de Operaciones también es responsable por la cancelación, demora o desvío de cualquier vuelo que, en su opinión, o en opinión del despachador o del Piloto al Mando, no pueda operar o proceder con seguridad, de acuerdo con las condiciones del despacho de vuelo y las provisiones de las regulaciones aplicables.

El Jefe el CCO es responsable de asegurar que cada vuelo sea monitoreado con respecto a lo siguiente:

- Salida/llegada en cada segmento de vuelo,
- Desvíos que puedan ocurrir en un vuelo,
- Demoras,
- Consumo y carga de combustible,
- Cualquier condición conocida que pueda afectar adversamente la seguridad del vuelo.

- Cualquier condición conocida que pueda afectar el cumplimiento de los itinerarios.

El Director de Operaciones es legalmente responsable de establecer todas las políticas operacionales, instrucciones y guías dadas en el Manual General de Operaciones (MGO).

A la hora de cambio de turno, el Oficial de Operaciones que concluye su jornada es responsable de generar un reporte digital de los eventos relevantes durante su turno. Dicho reporte, debe ser enviado por correo electrónico dirigido a ffollowingtarmexico.com, con copia a la Gerencia de Control Operacional y a la Jefatura de Despacho y Control de Vuelos.

El reporte debe ser enviado por el Oficial de Operaciones de manera inmediata, una vez haya concluido su jornada.

1.10 LIMITACIONES DE TIEMPO DE VUELO Y PERIODO DE SERVIVIO ASI COMO LOS REQUISITOS DE DESCANSO Y SUEÑO

Consultar MGO capitulo 8, numeral 8.14,8.14.1,8.14.2,8.14.3 y 8.15.

1.11 DEMORAS, CANCELACIONES, TIPOS DE VUELOS

Consultar MGO capitulo 9, numeral 9.1.7,9.1.8,9.1.9,9.1.10.

1.12 DESCRIPCION DEL SISTEMA DE CALIDAD ADOPTADO

De acuerdo a la Norma Oficial Mexicana NOM-008-SCT3-2002, donde se establecen los requisitos técnicos; que garanticen que el servicio proporcionado por los concesionarios, sea con seguridad, calidad, oportunidad y eficiencia, para la obtención del Certificado de Explotador de Servicios Aéreos Link Conexión Aérea, Por lo tanto, se diseñan y confeccionan los procesos procedimientos y políticas contenidas en esta sección, sobre, Aseguramiento de la Calidad, bajo los cuales el área de ASEGURAMIENTO DE LA CALIDAD registrará sus actividades y que sirva de apoyo para un mejor desempeño y cumplimiento de las disposiciones legales y con esto una mejora continua de las operaciones de la empresa. Por lo que a continuación se mencionaran tanto las políticas, así como los procesos y procedimientos que habrán de seguirse, para asegurarse que cada una de las áreas, que conforman la empresa, efectúan sus labores conforme a lo descrito en sus manuales, y que aquellos procesos que estén fuera de estos, sean incorporados, en caso de que, en la práctica real, sean más eficientes.

NOTA: Para mayor información acerca del sistema de calidad dirigirse al Manual de Aseguramiento de Calidad (MAC) de TAR MÉXICO.

1.13 INTEGRACION DE LAS TRIPULACIONES

Descripcion	Manual	Referencia
Tripulacion Minima	MGO	capitulo 8, numeral 8.6.1
Tiempo de vuelo y servicio planeado	MGO	capitulo 8, numeral 8.6.2 y 8.6.3
Experiencia y capacidad de los miembros de tripulacion	MGO	capitulo 8, numeral 8.7
Tiempos de servicio	MGO	capitulo 8, numeral 8.6, 8.14,8.14.1
Condiciones extraordinarias	MGO	capitulo 8, numeral 8.15
Descanso y fatiga	MGO	capitulo 8, numeral 8.14,8.14.2

1.14 EQUIPO DE NAVEGACION QUE DEBE LLEVARSE Y PROCEDIMIENTOS DE NAVEGACION

Consultar MGO capitulo 9.

1.15 FALLA DE MOTOR

En caso de sufrir pérdida de un motor en vuelo, o éste hubiese sido cortado precautoriamente para prevenir posibles daños, debe tomarse la siguiente acción:

1) Aviones de 2 motores.

El Comandante del vuelo debe aterrizar en el aeropuerto adecuado más cercano, en el que esté garantizado un aterrizaje seguro, considerando los siguientes factores:

- La naturaleza de la falla y las posibles dificultades mecánicas que pudieran resultar, si el vuelo se continúa.
- La altitud, el peso del avión y el combustible utilizable en el momento de cortar el motor.
- Las condiciones meteorológicas en la ruta y en los posibles aeropuertos de aterrizaje.
- El tipo del terreno a sobrevolar.
- La familiarización de los pilotos con el aeropuerto a utilizar.
- Aterrizar de manera segura sin volar por debajo de la (s) altitud (es) mínima (s) de vuelo en cualquier punto a lo largo de la ruta.

Siempre que un motor sea cortado durante el vuelo, el Comandante del vuelo debe notificar al CTA tan pronto como sea posible, y mantener informados tanto al CTA como a TAR sobre los siguientes puntos:

- Posición estimada.
- Tipo de avión.
- Plan de acción a seguir.
- Progreso del vuelo

Abril 2025	Reedición 1	Página 1-76
Link Conexión Aérea S.A. de C.V.		

1.16 POLITICA Y PROCEDIMIENTOS DE CARGA DE COMBUSTIBLE

Descripcion	Manual	Referencia
Precauciones de seguridad durante la carga y descarga	MOT	Capitulo 3 seccion 3.4 a 3.4.17
Administracion de combustible en vuelo	MGO	Capitulo 9 seccion 9.16.1
Reabastecimiento y descarga mientras los pasajeros estén abordando, a bordo o desembarcando	MOT	Capitulo 3 seccion 3.4.13
Precaucion para evitar mezcla de combustibles y precaucion contra el fuego, incluyendo protección estatica	MOT	Capitulo 3 seccion 3.4.9

NOTA: TAR no utiliza combustibles semi-sinteticos

1.17 SERVICIOS DE ESCALA

Vuelos con escalas adicionales Son aquellas desviaciones al itinerario, por la causa que fuere, en las que el origen o destino del vuelo es diferente a lo indicado en el itinerario vigente.

Los servicios serán los mismos proporcionados como a cualquier vuelo especificados en el manual MOT para atención del vuelo.

1.18 PILOTO AL MANDO

Descripcion	Manual	Referencia
Designacion de piloto al mando	MGO	Capitulo 8 seccion 8.8.1y 8.9
Relevo de piloto al mando u otros miembros de la tripulación	MGO	Capitulo 8 seccion 8.8.2.3
Incapacidad física y psicológica de la tripulación	MGO	Capitulo 8 seccion 8.11 y 8.12
Sucesión del mando	MGO	Capitulo 8 seccion 8.12
Piloto al mando	MGO	Capitulo 6, sección 6.5,6.6

1.19 INSTRUCCIONES PRECISAS PARA CALCULAR LAS CANTIDADES NECESARIAS Y ABSTECIDAS DE COMBUSTIBLE, ACEITE, AGUA, METANOL Y OTROS FLUIDOS REQUERIDOS PARA CADA TIPO DE DE OPERACIÓN DE LA AERONAVE, INCLUSO LA POSIBILIDAD DE PÉRDIDA DE PRESURIZACION Y FALLA DE UNO O MAS MOTORES EN RUTA

Consultar MGO, capítulo 9, sección 9.14.

1.20 EMPLEO, ALMACENAMIENTO Y SUMINISTRO DE OXIGENO

Consultar MGO, capítulo 8, sección 8.31.

1.21 OPERACIONES EN TIERRA

Descripcion	Manual	Referencia
Posicionamiento de equipos en tierra	MOT	Capitulo 3, seccion 3.1,3.1.2,3.2
Operación de las puertas de la aeronave		Capitulo 3,seccion 3.3.6
Seguridad en la plataforma	MOT	Capitulo 3
FOD	MOT	Capitulo 3, sección 3.1.1
Procedimientos salida y llegadas	MOT	Capitulo 3
Servicio de aeronaves	MOT	Capitulo 3
Procedimientos de deshielo y antihielo	MOT	Capitulo 6

1.22 PROCEDIMIENTOS NORMALES DE OPERACIONES (SOP)

Procedimiento	Referencia SOP
Prevuelo.	SOPM 2-17, (Págs. 1-15)
Presalida.	SOPM 2-25 (Págs. 1, 2 y 3)
Programación y revisión de altímetro.	SOPM 2-33 (Pág. 2)
Rodaje, despegue y ascenso.	SOPM 3-10, 3-15, 3-20
Atenuación de ruido. - Crucero y descenso.	SOPM 3-15-05 (Págs. 5 y 6)
Aproximación preparación de aterrizaje e información.	SOPM 3-35-01 (Pág. 10)
Aproximación estabilizada.	SOPM 3-35-01 (Pág. 6)
Aproximación VFR.	SOPM 3-35-10 (Pág. 16)
Aproximación por instrumentos.	SOPM 3-35-10 (Pág. 3)
Aproximación visual.	SOPM 3-35-10 (Pág. 16)
Aproximación Circulando	SOPM 3-35-10 (Pág. 12)
Aproximación fallida.	SOPM 3-35-05 (Pág. 11)
Aterrizaje normal.	SOPM 3-40
Posterior al aterrizaje.	SOPM 2-45
Maniobra correctiva advertencia EGPWS.	SOPM 3-35-10 (Pág. 30)
Política de vuelo automático.	SOPM 3-05-10 (Pág. 1)
Uso de piloto automático.	SOPM 3-05-10 (Pág. 3)

1.23 LISTAS DE VERIFICACION

Consultar MGO capítulo 7, sección 7.3.

1.24 AVISOS AUTOMATICOS DE ALTITUD

Instrucciones sobre el conocimiento constante de la altitud y el uso de avisos de Altitud automático o hecho por la tripulación ver SOPM 3-05-10, Pág. 3.

1.25 EGPWS

La tripulación de vuelo de una aeronave equipada con el EGPWS, puede bajo su responsabilidad, desviarse de su altitud y derrota, sólo lo estrictamente necesario para tomar acción correctiva a una indicación de proximidad del terreno.

La tripulación de vuelo se comunicará, tan pronto sea posible, con los servicios de tránsito aéreo, indicando la maniobra evasiva tomada, debiendo mantener una derrota y altitud suficientes para el libramiento de obstáculos y obtener nuevas instrucciones, según sea necesario. Las indicaciones de configuración propias de la aeronave, que aporte el EGPWS, no será necesario comunicarlas a los servicios de tránsito aéreo.

Procedimiento	Referencia
Procedimientos del sistema de advertencia de proximidad de tierra EGPWS	SOPM 3-35-10 (Pág. 27)
Advertencia de la proximidad de tierra EGPWS	SOPM 3-35-10 (Pág. 30) AOM VOL-1, 1-02-80 (Pág. 12)
Maniobra correctiva advertencia EGPWS.	SOPM 3-35-10 (Pág. 30)
Política de vuelo automático.	SOPM 3-05-10 (Pág. 1)
Uso de piloto automático.	SOPM 3-05-10 (Pág. 3)

1.26 PROCEDIMIENTOS DE OPERACIÓN EN DISTINTAS FASES DE VUELO

Procedimiento	Referencia
Instrucciones sobre la aclaración y aceptación de las autorizaciones de ATC, incluyendo, cuando implican franqueamiento del terreno y reportes de posición	PIA, ENR 1 Y 2
Call out de salida y de aproximación;	SOPM 3-05-05 (Pág. 2), 3-05-10 (Pág. 12) Y 3-05-01 (Pág. 8)
Procedimientos para familiarización con zonas, rutas y aeropuertos	MGO capítulo 13, sección 13.1.5 a 13.1.8
Procedimiento de aproximación estabilizada	SOPM 3-05-05 (Pág. 2), 3-05-10 (Pág. 12) Y 3-05-01 (Pág. 8)
Las condiciones requeridas para iniciar o continuar una aproximación por instrumentos, incluyendo: Instrucciones para efectuar procedimientos de aproximación de precisión y no de precisión por instrumentos.	SOPM 3-35-03 (Págs. 10) AOM VOL -1, 1-02-95 (Pág. 6)
Asignación de las responsabilidades de la tripulación de vuelo y procedimientos para manejar la carga de trabajo de la tripulación durante operaciones nocturnas e IMC de aproximación y aterrizaje por instrumentos.	MGO, capítulo 7, sección 7.2

1.27 TCAS

El objetivo de las indicaciones del TCAS es ayudar a los pilotos a la búsqueda activa y a la adquisición visual del tránsito con el cual pueda entrar en conflicto, así como evitar posibles colisiones. Los pilotos deben utilizar las indicaciones generadas por el TCAS de conformidad con las consideraciones siguientes, respecto a la seguridad:

Los pilotos no deben realizar ninguna maniobra con sus aeronaves por el único motivo de responder avisos de tránsito;

NOTA 1.- El objetivo de los TA es ayudar a la adquisición visual de tránsito con el que pueda entrar en conflicto y a dar la alerta a los pilotos respecto a la posición de un RA.

NOTA 2.- Se ha incorporado la restricción mencionada respecto al uso de los TA por el hecho de que la precisión de marcación es limitada y por la dificultad de interpretar un cambio de altitud a partir de la información sobre el tránsito presentado en la pantalla. En el caso de que un RA altere la trayectoria del vuelo, en la búsqueda del tránsito con el que pueda entrar en conflicto, se debe incluir la exploración visual del espacio aéreo en el que pueda maniobrar el tráfico en conflicto.

La modificación de la trayectoria de vuelo, se limita al mínimo necesario para cumplir con los RA.

Es mandatorio para las tripulaciones de vuelo, seguir las guías de TCAS RA, independientemente si existe algún conflicto o indicación contraria con las instrucciones del Control de Tránsito Aéreo.

Los pilotos que se desvíen de lo indicado en las instrucciones del Control de Tránsito Aéreo, para responder a un RA, deben volver lo más pronto posible, a cumplir con los términos e instrucciones del ATS, una vez resuelto el conflicto deben comunicar a la dependencia ATS, tan pronto como les sea posible, las circunstancias de la desviación ejecutada, indicando en qué sentido se efectuó y cuándo terminó.

Los pilotos deben considerar que, a fin de que el sistema proporcione un RA para prevenir colisiones, la aeronave intrusa debe contar con un transpondedor activado en modo “C” o modo “S”, lo anterior conforme a la normatividad aplicable, que regule el uso dentro del espacio aéreo mexicano de equipo transpondedor para aeronaves, así como los criterios para su instalación, especificaciones y procedimientos de operación.

Los pilotos deben considerar que existe la posibilidad de que su equipo no detecte a posibles aeronaves intrusas que tengan desactivado su transpondedor, o que en la actualidad no se han apegado al proceso de certificación para este equipo.

Procedimiento	Referencia SOP
Políticas y procedimientos para el uso de TCAS	SOPM 3-35-10 (Pág. 3)
Alertas TCAS.	SOPM 3-05-10 (Pág. 3) AOM
Fraseología	MGO, capítulo 9, sección 9.27.11

1.28 INTERCEPTACION DE AERONAVES CIVILES

TAR se apegará a lo descrito en el PIA, ENR 1.12

1.29 RADIACION COSMICA

TAR no programará al año más de 1,000 horas de vuelo. Por lo tanto, no se requiere dispositivo o el control de radiación cósmica por tripulante. Por lo tanto, la exposición a la radiación no es un factor que limite a un miembro de la tripulación no embarazada.

Para un miembro de la tripulación embarazada, la situación es diferente por lo que la limitación de vuelo de estas tripulaciones se apegará a lo que indique la regulación en materia de medicina del transporte.

En estimación del riesgo para la salud inducidos por la radiación, fue utilizado las relaciones dosisefecto equivalente o derivado del recomendado por las organizaciones internacionales preocupados por efectos de la radiación en los seres humanos.

Sin embargo, los valores recomendados se basan en observaciones a dosis mucho más altas y tasas de dosis que son susceptibles de ser recibido durante el viaje aéreo, y esta es una de las principales fuentes de incertidumbre en la estimación de riesgos.

1.30 DETALLES Y PROCEDIMIENTOS DEL SISTEMA DE GESTION DE SEGURIDAD OPERACIONAL (SMS)

TAR se encuentra certificado en el sistema de gestión de seguridad operacional, por lo cual es un sistema activo dentro de la organización, con la finalidad de no duplicar o trasgredir información de dicho sistema consultar el Manual de Seguridad Operacional.

MANUAL DE SEGURIDAD OPERACIONAL
SECCION 1 GENERALIDADES
SECCION 2 DISTRIBUCION DEL MANUAL DE SEGURIDAD OPERACIONAL
SECCION 3 ORGANIZACIÓN DEL AREA DE SEGURIDAD OPERACIONAL
SECCION 4 GESTION DEL RIESGO DE SEGURIDAD OPERACIONAL
SECCION 5 GARANTIA DE SEGURIDAD OPERACIONAL
SECCION 6 PROMOCION DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL
SECCION 7 PLAN DE RESPUESTA EN EMERGENCIA
SECCION 8 APENDICES Y ANEXOS

1.31 MERCANCIAS PELIGROSAS

Link Conexión Aérea S.A. de C.V. no tiene autorización para el manejo de mercancías peligrosas, por lo que no se aceptarán por ningún motivo como equipaje o como carga de paga.

La información contenida en el presente manual solo es para conocimiento y referencia del personal de la empresa, ya que, para el manejo de dichos materiales, se requiere de la autorización correspondiente por parte de la Autoridad Aeronáutica correspondiente.

No obstante, lo anterior, la información contenida en el presente manual se presenta para el caso necesario de que se requiera aplicar para el transporte de Materiales de Compañía (COMAT- Company Materials).

Adicionalmente la información descrita en el presente manual, está referida a las mercancías peligrosas que de acuerdo al Documento 9284 AN/905 Instrucciones Técnicas para el transporte sin riesgo de mercancías peligrosas por vía aérea publicado por la OACI y la Circular Obligatoria CO AV-17.5-07-R2 Transporte sin riesgo de mercancías peligrosas por vía aérea, así como el Manual de Mercancías Peligrosas de la IATA, no requieren de autorización para ser transportadas por los pasajeros o tripulantes en cantidades no declarables.

La información a continuación se presenta, será solo de referencia para el personal de despacho.

1.31.1 COMAIL-COMAT

Políticas

El correo compañía (COMAIL) solo podrá ser utilizado para fines laborales relacionados con la operación de la empresa.

Sera responsabilidad de la persona que envíe la correspondencia notificar al destinatario el envío del mismo, de igual manera será el responsable de verificar su llegada.

La correspondencia deberá ser enviada únicamente a través de sobres colocando la fecha de envío, destino y ruta.

El sobre COMAIL tiene una dimensión de 34x26 cm por lo que no se considerara como COMAIL cajas de correspondencia que excedan las dimensiones de 30x30 cm y peso mayor a 1 kg.

En caso que las dimensiones de excedan de 30x30 cm y peso mayor a 1 kg se le considera como COMAT.

COMAIL

RESPONSABILIDADES

Remitente

Preparar la información a enviar por COMAIL

Colocar el sobre correctamente en el área destinada para envío de COMAIL con la información llenada en el sobre.

Abril 2025	Reedición 1	Página 1-83
Link Conexión Aérea S.A. de C.V.		

Se debe informar al destinatario por cualquier vía (correo, teléfono, mensajes) sobre su envío y/o recepción de la información.

Los valores, paquetes, o documentos que por la importancia de lo asentado en el mismo represente un valor para la empresa no podrán ser enviados como COMAIL.

El Remitente es responsable de preparar en el sobre correspondiente la documentación a enviar, debiendo asentar en el sobre (en una hoja o etiqueta) la siguiente información:

El responsable de recibir el COMAIL será el ROT de cada estación.

Fecha de envío / Fecha en que llegara a su destino

Destino / Estación donde llegara el sobre

Ruta y vuelos que se utilizaran (Vb. - QRO vto 432 GDL vto 765 PVR)

Personal que traslade la correspondencia hacia la estación donde se enviará, deberá entregar al Representante de Estación para que este programe el envío.

Personal responsable de COMAIL

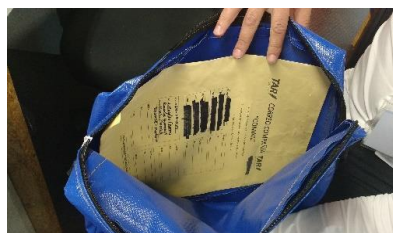
- Recepción de Correspondencia
- Recibir la correspondencia
- Programar envío de la correspondencia de acuerdo a los itinerarios de estaciones
- Subir a la aeronave el COMAIL y colocarla en la bolsa destinada para este fin.
- Recepción de correspondencia de otras estaciones.
- Verificar si se tiene COMAIL para la estación, esta información se envió por (correo, teléfono, mensajes).
- Entregar el COMAIL recibidas al área de operaciones de las estaciones de TAR MÉXICO.

	MANUAL DE DESPACHO	
	CAPITULO 1	GENERALIDADES

Descripción de procedimientos

No.	Responsable	Descripción de las Actividades
1	Remitente de COMAIL	Prepara la información a enviarse a través del COMAIL. Colocará los documentos dentro del sobre "COMAIL" Deberá a notar el nombre del Remitente (DE:) y nombre y área del Destinatario (PARA:)
2	Remitente de COMAIL	Cada remitente deberá cerciorarse que se haya enviado el sobre, si está en la estación informar el ROT, en caso de no estar en estación deberá verificar la forma de hacerla llegar a la estación para su envío
3	Personal designado de la recolección "COMAIL"	Recoge la correspondencia, la clasifica por estación. Clasifica la correspondencia por estación, se entrega a la estación para su envío.
4	Personal designado de recolectar COMAIL	Entregar la correspondencia al área de Operaciones de la estación.
5	Personal de Estación (Representante de la Estación)	Recibe y notifica la existencia de COMAIL para que se prepare para el vuelo.
6	Personal de Estación	Programa el envío de COMAIL a las estaciones y verifica los itinerarios para la programación de envío a las estaciones.
7	Personal de Estación	Enviar información a estación sobre la existencia de COMAIL colocada en la bolsa azul, vía correo electrónico a todas las estaciones involucradas.
8	Personal de Estación designado para subir el COMAIL	Aborda el COMAIL a la aeronave, subirla en la bolsa azul destinada para este.
9	Personal de Estación designado para recoger el COMAIL	¿Se desembarca COMAIL procedentes de otras estaciones? SI. - Continuar con el punto No. 12 NO. - Fin
10	Personal de Estación designado para recoger el COMAIL	Entrega la correspondencia proveniente de otras estaciones al área de Operaciones de la estación.
11	Personal de Estación designado para recoger el COMAIL	Verifica los destinatarios a los cuales se deberá entregar el COMAIL. ¿Existe correspondencia para corporativo? SI. - Continuar con el Punto No. 14 NO.- Entrega a estación - Fin
12	Personal de Estación (Representante de la Estación)	Entregará el COMAIL al encargado o persona que se trasladará al corporativo quienes podrán hacer entrega de la correspondencia.
13	Encargado de la recolección "COMAIL"	Entregará el COMAIL al corporativo

Ejemplos de sobres y bolsa COMAIL



COMAT

Abril 2025	Reedición 1	Página 1-85
Link Conexión Aérea S.A. de C.V.		

RESPONSABILIDADES**Remitente.**

- Preparar la información a enviar por COMAT
- Coloca etiqueta de frágil si aplica
- Embalar correctamente
- Se debe informar al destinatario por cualquier vía (correo, mensajes (MVT)) sobre su envío.

Personal encargado de transportar el COMAT

- Verificar que el envío de COMAT cumpla con la Información, etiquetas, cantidades y embalaje necesario para su envío.
- Entregar el COMAT (área de operaciones)

Personal encargado de recepción del COMAT

- Recepción de COMAT
- Recibir el COMAT.
- Verificar que el COMAT cumpla con la Información, etiquetas y embalaje.
- Notifica al CCO del tipo de COMAT, Cantidad de piezas y peso.
- Programar envío de COMAT de acuerdo a los itinerarios.
- Supervisar el abordaje de COMAT a la aeronave.
- En coordinación con el personal de Rampa o trabajador bajaran el COMAT para su recepción.
- Recibirá la notificación de la estación Origen para su recepción y entrega a destinatario.

Entregar al Representante de la Estación o a quien el designe

Descripción de procedimientos

No.	Responsable	Descripción de las Actividades
1	REM de envío de COMAT	Prepara la información a enviarse a través del COMAT. Colocar la(s) etiquetas correspondientes para su envío
2	Recolector de Correspondencia "COMAT"	Recoge COMAT. Persona designada por el Representante de la Estación que clasifica y verifica contenga las etiquetas. <u>NOTA: No se debe Transportar Mercancías Peligrosas.</u>
3	Recolector de Correspondencia "COMAT"	Entregar el COMAT al área de Operaciones de la estación
4	Persona designada por el Representante de la Estación	Procede con el envío a estación.
5	Persona designada por el Representante de la Estación	Supervisara el abordaje de COMAT Verificar que cumplan con las etiquetas y embalaje
6	Persona designada por el Representante de la Estación	Coordina el desembarque de la aeronave del COMAT para su entrega a los destinatarios. La(s) persona(s) designadas por el Representante de la Estación para el desembarque del COMAT deberá cerciorarse que no exista derrames, fugas y que las condiciones del Material este en buenas condiciones, a fin de evitar cualquier accidente.
7	Persona designada por el Representante de la Estación	Entregará el COMAT al Representante de la Estación o a quien el designe para su control.
8	Estación	Verifica los destinatarios a los cuales se deberá entregar el COMAT. ¿Existe COMAT para corporativo? SI. - Continuar con el Punto No. 9 NO.- Entrega a estación – Fin
9	Representante de la Estación o quien el designe.	Entregará el COMAT al encargado o persona que se trasladará al corporativo para la entrega del COMAT. Se entrega COMAT a la persona destinataria.

NOTAS:

1. El RC (Recolector de COMAT) puede ser designado por el Representante de la Estación para la entrega/recepción COMAT.
2. **Preparativos: Embalaje y Etiquetado** deben tener especial cuidado con los materiales utilizados.
3. **Documentación:** Como la conservación de documentos para el manejo del COMAT apegado a los estándares y requisitos establecidos dentro del MOT Cap. 5 y MD Cap. 1.

FORMATO DE COMAT

		COMAT		CLAVE: MD-F01 NO. DE REVISIÓN 02 FECHA DE REVISIÓN ago-22	
		AOG		SI NO	
CORPORATIVO ☐		MANTENIMIENTO ☐			
FECHA DE ENVÍO		PESO Y DIMENSIONES			
DESCRIPCIÓN DEL COMPONENTE		PESO (KG)	LARGO (CM)	ANCHO (CM)	ALTURA (CM)
NÚMERO DE PARTE					
NÚMERO DE SERIE					
ORIGEN		ESTACION		DESTINO	
OPERATIVO ☐ INOPERATIVO ☐		Almacén Matrícula Otro		Almacén Matrícula Refacción en cobertura de vuelo ☐ SI ☐ NO Otro	
FIRMA DE ALMACEN/TECNICO					
En caso de ser una pieza que va a bordo del avión en cobertura, anotar en el siguiente espacio la leyenda "Refacción en cobertura XA-XXX no bajar" En caso de ser un envío a otra estación, anotar la ruta.					
NOTAS				FIRMA ROT	

FORMATO DE ETIQUETA DE FRAGIL



COMAT de Mantenimiento

Objetivo:

Establecer los lineamientos de control en el uso del Transporte de Material Compañía (COMAT MANTENIMIENTO) dentro de la empresa de Link Conexión Aérea S.A. de C.V. (TAR MÉXICO), dando estricto cumplimiento con las normas de seguridad requeridas por las Autoridades Nacionales e Internacionales.

Restricciones.

Queda prohibido para el uso del servicio COMAT MANTENIMIENTO:

- El envío de valores, dinero, tarjetas de crédito, armas, y sustancias psicoactivas.
- El envío de materiales sin empaque y sin identificación o identificados con nombres genéricos por ejemplo papelería, refacciones, etc.
- El envío de artículos personales.
- El envío de Mercancías Peligrosas

DESCRIPCIÓN DE ACTIVIDADES COMAT MANTENIMIENTO

Procedimiento

Se inicia cuando el remitente entrega el COMAT MANTENIMIENTO al Representante de la Estación o a quien el designe para su envío y finaliza con la entrega al destinatario (Representante de la Estación o quien el designe) y debe cumplir lo siguiente:

- Solo puede ser utilizado para fines relacionados con la operación de la empresa.
- CCM y logística deberán cerciorarse directamente con la recepción del material enviado a estación o destinatario.
- No podrá transportarse en cabina de pasajeros ni en cabina de pilotos
- Deberá colocar la etiqueta de COMAT MANTENIMIENTO de TAR MÉXICO.
- Se entrega y se recibe el COMAT a pie de avión por personal de mantenimiento

1- El personal que solicite el envío de COMAT MANTENIMIENTO, deberá hacerlo con por lo menos

Abril 2025	Reedición 1	Página 1-89
Link Conexión Aérea S.A. de C.V.		

1 hora de anticipación al área de almacén vía correo electrónico y confirmando vía telefónica, para que se empaque la parte solicitada y se le coloque la etiqueta correspondiente al COMAT MANTENIMIENTO en un lugar visible con la descripción, peso y dimensiones. (ver formato de TAR MÉXICO) y especificará al almacén si es AOG ó NO. Almacén deberá colocar una etiqueta de COMAT MANTENIMIENTO en blanco al interior del paquete, para que sea llenada al regresar la refacción o herramienta inoperativa.

Nota: En los casos de requerir enviar un COMAT MANTENIMIENTO por un AOG, podrá solicitarse con 30 min de anticipación. CCM solicitará a operaciones que esperen a que se suba la parte, habiendo solicitado previamente la autorización de la Gerencia de CCO, para demorar la aeronave por espera de parte.

Para el envío del COMAT, se deberá solicitar la autorización vía correo electrónico a CCO, informando en que vuelos se requiere mover (origen-destino), fecha, número de bultos, peso en (Kg ó Lbs), dimensiones del embalaje, área que lo solicita y descripción del COMAT para considerarlo en el despacho.

Ejemplo:

778-771	QRO-MTY-DGO-GDL	14/07/2017	1	1 Kg	37x25x10 cm	AF
Descripción	Funda de cojín					

- Una vez que CCO ha recibido la notificación para el transporte y habiendo autorizado el mismo vía correo electrónico, girará instrucciones a operaciones indicando que se transporta material compañía (COMAT MANTENIMIENTO), lo anterior a efecto de que el personal tome las debidas precauciones para el manejo.

Nota: El Representante de la Estación tiene la autoridad para negar la estiba de COMAT MANTENIMIENTO en caso de detectar problemas en el embalaje o cualquier derrame.

- Quien solicite el envío del COMAT MANTENIMIENTO deberá notificar vía correo electrónico a los Representante de la Estación y operaciones de no bajar la pieza en los tránsitos hasta llegar a su destino.

Nota: El Representante de Operaciones en plataforma informará al Capitán de la aeronave la ubicación y cantidad del COMAT MANTENIMIENTO abordo. El capitán al recibir la hoja de peso y balance confirmara que se hayan tomado todas las precauciones necesarias para el transporte del COMAT MANTENIMIENTO en el compartimento de carga del avión.

- Los Representante de la Estación o sus designados, deberán verificar que el COMAT MANTENIMIENTO no se baje del avión durante los tránsitos, en el caso de COMAT MANTENIMIENTO en conexión tendrán que abordarlo a otro avión para asegurar que llegue a su destino.

- Una vez llegando el COMAT MANTENIMIENTO a su destino final, será entregado al

Abril 2025	Reedición 1	Página 1-90
Link Conexión Aérea S.A. de C.V.		

Representante de la Estación o su designado para que sea entregado a mantenimiento (entrega y recepción a pie de avión por personal de mantenimiento).

- 6- En el caso de que el COMAT MANTENIMIENTO recibido se requiera mover por tierra a otra estación, el área de logística determinará quién lo entregue a un tercero para su transportación, pudiendo ser personal de mantenimiento o Representante de la Estación.
- 7- En el caso de requerir subir una parte al compartimiento de carga para cobertura de vuelo, se llenará en el formato COMAT MANTENIMIENTO el recuadro de cobertura de vuelo indicando "SI" e anotando la matrícula de la aeronave en la cual debe de permanecer abordado
- 8- CCM notificara vía correo electrónico a CCO que se lleva una refacción abordado como COMAT MANTENIMIENTO, indicando los tramos en los que debe de permanecer abordado reportando el requerimiento a CCO por cada día que se quiera traer abordado.
- 9- Si el COMAT DE MANTENIMIENTO ABORDO es retirado del equipo por conveniencia de CCM, se deberá notificar vía correo electrónico a CCO para borrar del despacho.
- 10- Para el COMAT MANTENIMIENTO inoperativo, el personal de mantenimiento llenará el formato de COMAT MANTENIMIENTO localizado al interior del paquete y lo pegara en lugar visible indicando que es COMAT inoperativo, NO AOG, anotando en el formato como lugar de destino el almacén QRO o el que designe CCM.
- 11- CCM indicará al personal de mantenimiento, en que vuelo requiere que sea regresado el COMAT MANTENIMIENTO inoperativo para que sea entregado al Representante de la Estación o su designado y solicitará vía correo electrónico la autorización a CCO para subir el COMAT MANTENIMIENTO, repitiendo el proceso de envío de COMAT MANTENIMIENTO.

Formato de COMAY y llenado

		COMAT		CLAVE: MD-F01 NO. DE REVISION: 02 FECHA DE REVISIÓN: ago-22
CORPORATIVO ☐ 2		MANTENIMIENTO ☐		
FECHA DE ENVÍO: 3		PESO Y DIMENSIONES		
DESCRIPCIÓN DEL COMPONENTE: 4		PESO (KG): 7		
NÚMERO DE PARTE: 5		LARGO (CM): ANCHO (CM): ALTURA (CM):		
NÚMERO DE SERIE: 6				
ORIGEN 8		DESTINO 9		
OPERATIVO ☐ 10 INOPERATIVO ☐		Almacén: 12 Matricula: 13		
FIRMA DE ALMACEN/TECNICO: 11		Otro: 14		
En caso de ser una pieza que va a bordo del avión en cobertura, anotar en el siguiente espacio la leyenda "Refacción en cobertura XA-XXX no bajar"		Refacción en cobertura de vuelo: SI ☐ NO ☐		
En caso de ser un envío a otra estación, anotar la ruta.		Otro: 17		
NOTAS: 18		FIRMA ROT: 19		

INSTRUCCIONES DE LLENADO:

1. Marcar con una X si aplica, ser un componente de mantenimiento AOG.
2. Seleccionar la casilla con una "X" si el COMAT es de mantenimiento (piezas, componentes, materiales de mantenimiento, etc.) o corporativo (computadoras, manuales, información de imágenes, etc.).
3. Fecha de vuelo (23 / 08 / 2017).
4. Descripción breve de componente aplica solo para material de mantenimiento.
5. Numero de parte completo, aplica únicamente para mantenimiento.
6. Numero de serie, aplica solo para mantenimiento.
7. Se coloca el peso del COMAT y las dimensiones de este, aplica para todos los casos.
8. Origen código IATA.
9. Destino código IATA
10. Colocar una "X" si el componente está operativo o inoperativo.
11. Firma del Técnico o mecánico que está enviando la información
12. Origen del almacén donde está saliendo el componente o pieza.
13. Matricula del cual se está subiendo el componente
14. Información relacionada al envío o si necesita algún requerimiento especial
15. Almacén de destino
16. Matricula de la aeronave si el componente tiene que realizar algún cambio de aeronave para llegar al destino y colocar si con una "X" si esta refacción va en cobertura de algún vuelo.
17. Anotar alguna información adicional sobre el componente al llegar al destino
18. NOTAS
19. Firma del oficial de operaciones/Responsable de la Estación.

1.31.2 Definición de Mercancías Peligrosas

Mercancías Peligrosas son artículos o sustancias que son capaces de poner en riesgo la salud, la seguridad, la propiedad o el medio ambiente, y que están incluidas en la lista de mercancías peligrosas de la Reglamentación de la IATA o que son clasificadas de acuerdo con esta Reglamentación.

1.31.3 Clasificación de Mercancías Peligrosas

Las mercancías peligrosas están definidas como aquellas mercancías que reúnen los criterios de una o más de las nueve clases de riesgos de las Naciones Unidas, y cuando es aplicable a uno de los tres Grupos de Embalaje de las Naciones Unidas, de acuerdo a las disposiciones de esta sección. Las nueve clases se refieren al tipo de riesgo, mientras que los grupos de embalaje se refieren al grado de peligro dentro de la clase para su empaque. Algunas clases de riesgo, se subdividen, además en divisiones de riesgo, debido al amplio espectro de la clase. Las nueve clases de riesgo y sus divisiones se relacionan a continuación. El orden en que están numeradas las clases es por conveniencia y no implica un grado relativo de riesgo.

1.31.4 Descripción de Mercancías Peligrosas de acuerdo a sus clases de Riesgo**Clase 1 – Explosivos**

La Clase 1 comprende:

- a. Sustancias explosivas (una sustancia que no es en sí misma explosiva pero que, puede formar una atmósfera explosiva de gas, vapor o polvo, no está incluida en la Clase 1), excepto aquellas que son demasiado peligrosas para ser transportadas o aquellas en donde el riesgo predominante corresponde a otra clase;
- b. Artículos explosivos, excepto dispositivos que contengan sustancias explosivas en tal cantidad o de tal característica que su ignición o iniciación inadvertida o accidental durante el transporte, no causará ningún efecto externo al dispositivo, ya sea de proyección, fuego, humo, calor o alto ruido; y
- c. Los artículos y sustancias no mencionadas bajo (a) y (b) más arriba los cuales han sido manufacturados con vistas a producir un efecto práctico, explosivo o pirotécnico.

Etiqueta Clase 1 — Explosivos (Divisiones 1.1, 1.2, 1.3)

Nombre: Explosivo

Código IMP de Carga: REX, RCX, RGX, según sea aplicable

Dimensiones mínimas: 100 × 100 mm

Símbolo (bomba explosionando): Negro

Fondo: Naranja (color Pantone nº 151U)

Etiqueta Clase 1 — Explosivos (División 1.4) incluyendo el Grupo de Compatibilidad S

*** Colocar el Grupo de compatibilidad. Los números «1.4» impresos en la etiqueta han de tener una altura mínima de 30 mm y cerca de 5 mm de ancho***

Nombre: Explosivo

Abril 2025	Reedición 1	Página 1-93
Link Conexión Aérea S.A. de C.V.		

Código IMP de Carga: RXB, RXC, RXD, RXE, RXG, RXS, según sea aplicable

Dimensiones mínimas: 100 × 100 mm

Figuras: Negro Fondo: Naranja (color Pantone nº 151U)

Etiqueta Clase 1 — Explosivos (División 1.5)



*** Colocar el Grupo de compatibilidad. Los números «1.6» impresos en la etiqueta han de tener una altura mínima de 30 mm y cerca de 5 mm de ancho***

Nombre: Explosivo

Código IMP de Carga: REX

Dimensiones mínimas: 100 × 100 mm

Figuras: Negro

Fondo: Naranja (color Pantone nº 151U)

Nota: Los bultos con esta etiqueta están, normalmente, prohibidos para el transporte aéreo.

Clase 2 – Gases Inflamables

Un gas es una sustancia que:

- a 50°C (122°F) tiene una presión de vapor superior a 300 kPa (3.0 bar, 43,5 lb/in²); o
- es completamente gaseosa a 20°C (68°F) a una presión estándar de 101,3 kPa (1,01 bar, 14,7 lb/in²).

La condición de transporte de un gas está descrita de acuerdo con su estado físico como:

- Gas comprimido – un gas que, al embalsarse a presión para el transporte, es enteramente gaseoso a -50°C (-58°F); esta categoría incluye todos los gases con una temperatura crítica menor o igual a -50°C (-58°F);
- Gas licuado – un gas que, al embalsarse a presión para el transporte, es parcialmente líquido a una temperatura por encima de -50°C (-58°F). Se hace una distinción entre:
 - Gas licuado a alta presión – un gas con una temperatura crítica entre -50°C (-58°F) y +65°C (149°F); y
 - Gas licuado a baja presión – un gas con una temperatura crítica por encima de +65°C (149°F);
- Gas licuado refrigerado – un gas que, al embalsarse para el transporte, se vuelve parcialmente líquido debido a su baja temperatura; o

- d. Gas disuelto – un gas que, al embalsarse a presión para el transporte, está disuelto en un solvente en su fase líquida.

Esta Clase comprende gases comprimidos, gases licuados, gases disueltos, gases licuados refrigerados, mezclas de uno o más gases con uno o más vapores de sustancias de otras clases; artículos cargados con un gas y aerosoles

Notas:

1. Las bebidas carbonatadas no están sujetas a esta Reglamentación.
2. «Líquido criogénico» tiene el mismo significado que «gas licuado refrigerado».

Etiqueta Clase 2 — Gases: Inflamable (División 2.1)



Nombre: Gas Inflamable

Código IMP de Carga: RFG

Dimensiones mínimas: 100 × 100 mm

Símbolo (llama): Negro o Blanco

Fondo: Rojo (color Pantone nº 186U)

Nota: Esta etiqueta puede imprimirse también con el símbolo (llama), texto, números y línea de borde mostrados en negro sobre fondo rojo.

Etiqueta Clase 2 — Gases: No Inflamable (División 2.2)



Nombre: Gas No Inflamable, No Tóxico

Código IMP de Carga: RNG o RCL

Dimensiones mínimas: 100 × 100 mm

Símbolo (bombona): Negro o Blanco

Fondo: Verde (color Pantone nº 335U)

Nota: Esta etiqueta puede también imprimirse con el símbolo (cilindro de gas), texto, números y línea de bordes en negro sobre fondo verde.

Etiqueta Clase 2 — Gases: Tóxico (División 2.3)

Abril 2025	Reedición 1	Página 1-95
Link Conexión Aérea S.A. de C.V.		



Nombre: Gas tóxico

Código IMP de Carga: RPG

Dimensiones mínimas: 100 × 100 mm

Símbolo (calavera y tibias cruzadas): Negro

Fondo: Blanco

Nota: Las etiquetas de sustancias tóxicas con las leyendas «Toxic Gas» (Gas Tóxico) o «Poison Gas» (Gas Venenoso) son aceptables.

Clase 3 – Líquidos inflamables

La Clase 3 incluye las siguientes sustancias:

a. Líquidos inflamables

Esta clase no tiene subdivisiones. Ella incluye: líquidos o mezclas de líquidos o líquidos que contengan sólidos en solución o suspensión (p. ej.: pinturas, barnices, lacas, etc. pero no incluyendo sustancias clasificadas de otra forma de acuerdo a sus características peligrosas) que despidan vapores inflamables a temperaturas no superiores a 60°C (140°F) en crisol cerrado o de 65,6°C (150°F) en crisol abierto, normalmente llamado punto de inflamación.

Los líquidos con un punto de inflamación que exceda de 35°C (95°F) que no sostengan la combustión no necesitan ser considerados como líquidos inflamables, si es que:

- han pasado la prueba adecuada de combustibilidad (ver Prueba de Combustibilidad Sostenida prescrita en el Manual de Pruebas y Criterios de las Naciones Unidas, Parte III, subsección 32.5.2); o
- su punto de fuego de acuerdo a la ISO 2592: 1973 sea superior a 100°C (212°F); o
- son soluciones miscibles con un contenido de agua de más del 90% por peso.

No obstante lo señalado, los líquidos ofrecidos para el transporte a temperaturas iguales o superiores a su punto de inflamación son considerados líquidos inflamables. Las sustancias que son transportadas a temperaturas elevadas en estado líquido y desprenden vapores inflamables a una temperatura igual o inferior a la temperatura máxima de transporte (i.e. la temperatura máxima que probablemente será encontrada por la sustancia durante el transporte) son considerados también como líquidos inflamables.

b. Explosivos líquidos insensibilizados. Los explosivos líquidos insensibilizados, son sustancias explosivas que están disueltas o suspendidas en agua u otra sustancia líquida para formar una mezcla líquida homogénea con el fin de suprimir sus propiedades explosivas

Notas:

- En inglés, «flamable» e «inflammable» significan lo mismo, «inflamable».
- El punto de inflamación de un líquido inflamable puede ser alterado por la presencia de una impureza. Puesto que los productos comerciales pueden contener sustancias agregadas o impurezas, el punto de inflamación puede variar, y esto puede tener un efecto en la clasificación o en la determinación del grupo de embalaje del producto. En el caso de una duda respecto de la clasificación o del grupo de embalaje de una sustancia, el punto de inflamación de la misma debe ser determinado experimentalmente.
- Puesto que los resultados de las pruebas en crisol abierto y las pruebas en crisol cerrado no son comparables en forma exacta, y aun los resultados por la misma prueba son a menudo variables, las reglamentaciones que varíen de las figuras mostradas más arriba para el ajuste de tales diferencias deberían estar dentro del espíritu de esta definición.

Etiqueta Clase 3 — Líquidos Inflamables

Nombre: Líquidos Inflamables

Código IMP de Carga: RFL

Dimensiones mínimas: 100 × 100 mm

Símbolo (llama): Negro o Blanco

Fondo: Rojo (color Pantone nº 186U)

Nota: Esta etiqueta puede imprimirse también con el símbolo (llama), texto, números y línea de borde mostrados en negro sobre fondo rojo.

La Clase 4 está dividida en tres divisiones a saber:

- División 4.1 Sólidos inflamables. Sólidos que bajo las condiciones que pueden encontrarse durante el transporte son fácilmente combustibles o pueden causar o contribuir al fuego a través de la fricción; sustancias de reacción espontánea, susceptibles de experimentar una fuerte reacción exotérmica; explosivos insensibilizados que pueden explotar si no están suficientemente diluidos División
- 4.2 Sustancias que presentan riesgo de combustión espontánea: Sustancias que son susceptibles de calentarse espontáneamente en las condiciones normales de transporte o pueden calentarse al entrar en contacto con el aire y entonces pueden inflamarse. División
- 4.3 Sustancias que en contacto con el agua despiden gases inflamables (Peligrosas

Abril 2025	Reedición 1	Página 1-97
Link Conexión Aérea S.A. de C.V.		

cuando se mojan). Sustancias que en contacto con el agua son capaces de inflamarse de forma espontánea o de desprender gases inflamables en cantidades peligrosas

Notas:

Cuando se utiliza el término «reactivo con el agua» en esta Reglamentación, se refiere a la sustancia que en contacto con el agua emite gas inflamable. Según se ha hecho referencia en esta sección, los métodos y criterios de prueba, con instrucción sobre la aplicación de las pruebas, se proporcionan en la edición vigente del Manual de Pruebas y Criterios de las Naciones Unidas para la clasificación de los siguientes tipos de sustancias de la Clase 4:

- Sólidos inflamables (División 4.1);
- Sustancias de reacción espontánea (División 4.1);
- Sólidos pirofóricos (División 4.2);
- Líquidos pirofóricos (División 4.2);
- Sustancias de auto calentamiento (División 4.2); y
- Sustancias que en contacto con el agua, emiten gases inflamables (División 4.3).

Clase 4 — Sólidos Inflamables (División 4.1)



Nombre: Sólido Inflamable

Código IMP de Carga: RFS

Dimensiones mínimas: 100 × 100 mm

Símbolo (llama): Negro

Fondo: Blanco con siete bandas rojas verticales (color Pantone nº 186U)

Etiqueta Clase 4 — Sustancias con propensión a la combustión espontánea (División 4.2)

Abril 2025	Reedición 1	Página 1-98
Link Conexión Aérea S.A. de C.V.		

**Nº 4.2**

Nombre: Combustión Espontánea

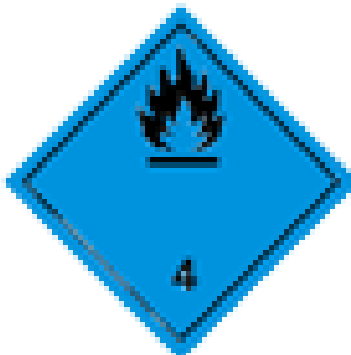
Código IMP de Carga: RSC

Dimensiones mínimas: 100 × 100 mm

Símbolo (llama): Negro

Fondo: La mitad superior en blanco, la mitad inferior en rojo (color Pantone nº 186U)

Etiqueta Clase 4 — Sustancias que, en contacto con el agua, emiten gases inflamables (División 4.3)



Nombre: Peligroso mojado

Código IMP de Carga: RFW

Dimensiones mínimas: 100 × 100 mm

Símbolo (llama): Negro o Blanco

Fondo: Azul (color Pantone nº 285U)

Nota: Esta etiqueta puede imprimirse también con el símbolo (llama), texto, números y línea de borde mostrados en negro sobre fondo azul.

Clase 5 – Sustancias oxidantes y peróxidos orgánicos

La Clase 5 está dividida en dos divisiones:

Abril 2025	Reedición 1	Página 1-99
Link Conexión Aérea S.A. de C.V.		

- División 5.1 Sustancias oxidantes. Sustancias oxidantes son sustancias que, no son necesariamente combustibles en sí mismas, pero pueden, generalmente, causar o contribuir a la combustión de otros materiales liberando oxígeno. Tales sustancias pueden estar contenidas en un artículo. División
- 5.2 Peróxidos orgánicos. Esta división está formada por sustancias orgánicas las cuales contienen la estructura bivalente -O-O- y pueden ser consideradas derivados del peróxido de hidrógeno, en el cual, uno o ambos átomos de hidrógeno, han sido reemplazados por radicales orgánicos.

Nota: El peróxido de hidrógeno está compuesto por dos átomos de hidrógeno y dos de oxígeno, enlazados en una cadena: H-O-O-H.

Los peróxidos orgánicos son sustancias termalmente inestables que pueden descomponerse en forma auto acelerado y exotérmico. Aparte de esto, pueden tener una o más de las propiedades siguientes:

- ser susceptibles de una descomposición explosiva
- arder rápidamente
- ser sensibles al impacto
- a la fricción
- reaccionar peligrosamente con otras sustancias
- ocasionar daño a los ojos

Nota:

Debido a las diferentes propiedades exhibidas por las mercancías peligrosas dentro de las Divisiones 5.1 y 5.2, es imposible establecer un solo criterio para la clasificación en cualquiera de las dos Divisiones. Las pruebas y los criterios para la asignación de las dos divisiones de la Clase 5 están tratadas en esta subsección y en el Manual de Pruebas y Criterios de las Naciones Unidas.

Etiqueta Clase 5 — Sustancias oxidantes (División 5.1)

Abril 2025	Reedición 1	Página 1-100
Link Conexión Aérea S.A. de C.V.		



Nombre: Oxidante

Código IMP de Carga: ROX

Dimensiones mínimas: 100 × 100 mm

Símbolo (llama sobre un círculo): Negro

Fondo: Amarillo (color Pantone nº 109U)

Etiqueta Clase 5 — Peróxidos Orgánicos (División 5.2)



Nombre: Peróxidos Orgánicos

Código IMP de Carga: ROP

Dimensiones mínimas: 100 × 100 mm

Símbolo (llama): Negro o Blanco

Fondo: la mitad superior en rojo (color Pantone nº 186U); la mitad inferior en amarillo (color Pantone nº 109U)



Nombre: Peróxidos Orgánicos

Código IMP de Carga: ROP

Dimensiones mínimas: 100 × 100 mm

Símbolo (llama sobre un círculo): Negro

Fondo: Amarillo (color Pantone nº 109U)

Clase 6 – Sustancias tóxicas e infecciosas

Abril 2025	Reedición 1	Página 1-101
Link Conexión Aérea S.A. de C.V.		

La Clase 6 está dividida en dos divisiones a saber:

- División 6.1 – Sustancias tóxicas. Son sustancias capaces de causar la muerte o dañar la salud humana si se tragan, inhalan o entran en contacto con la piel.

Nota: Las toxinas provenientes de fuentes vegetales, animales o bacterianas que no contengan ninguna sustancia infecciosa o, que estén contenidas en sustancias que no sean infecciosas, deberían considerarse para su clasificación en la División 6.1 e identificación con el número ONU 3172.

- División 6.2 – Sustancias infecciosas son sustancias que se sabe o razonablemente se espera que contengan gérmenes patógenos. Gérmenes patógenos están definidos como micro organismos (incluyendo bacterias, virus, hongos) y otros agentes tales como priones, los cuales pueden causar enfermedades en los humanos o en los animales.

Etiquetas Clase 6 — Sustancias Tóxicas (División 6.1)



Nombre: Tóxico

Código IMP de Carga: RPB

Dimensiones mínimas: 100 × 100 mm

Símbolo (calavera y tibias cruzadas): Negro

Fondo: Blanco

Nota: Las etiquetas de sustancias tóxicas con las leyendas «Tóxico» (Toxic) o «Venenoso» (Poison) son aceptables.

Etiquetas Clase 6 — Sustancias Infecciosas (División 6.2)



Nombre: Sustancia infecciosa

Código IMP de Carga: RIS

Dimensiones mínimas: 100 × 100 mm Para pequeños bultos las dimensiones podrían ser de 50 × 50 mm

Símbolo tres medias lunas sobre puestas en un círculo y la inscripción: Negro

Fondo: Blanco

Clase 7 – Material radioactivo

Material radioactivo significa cualquier material que contenga radionucléidos, en donde la concentración

Abril 2025	Reedición 1	Página 1-102
Link Conexión Aérea S.A. de C.V.		

de la actividad, y la actividad total en la expedición excedan los valores especificados.

Etiqueta Clase 7 — Material radioactivo Categoría I – Blanca



Nombre: Radioactivo

Código IMP de Carga: RRW

Dimensiones mínimas: 100 × 100 mm

Símbolo (trébol): Negro

Fondo: Blanco

Etiqueta Clase 7 — Material radioactivo Categoría II – Amarilla



Nombre: Radioactivo

Código IMP de Carga: RRY

Dimensiones mínimas: 100 × 100 mm

Símbolo (trébol): Negro

Fondo: La mitad superior en amarillo (color Pantone nº 109U) con borde blanco y la mitad inferior en blanco

Etiqueta Clase 7 — Material radioactivo Categoría III – Amarilla

Nombre: Radioactivo

Código IMP de Carga: RRY

Dimensiones mínimas: 100 × 100 mm

Símbolo (trébol): Negro

Fondo: La mitad superior en amarillo (color Pantone nº 109U) con borde blanco y la mitad inferior en blanco

Etiqueta Clase 7 — Etiqueta de Índice de Seguridad de la Criticidad

Etiqueta de Índice de Seguridad de la Criticidad

Dimensiones mínimas: 100 × 100 mm

Texto (obligatorio): «FISIONABLE» (FISSILE) en negro sobre fondo blanco en la mitad superior de la etiqueta

Clase 8 – Corrosivos

Sustancias, las cuales, por su acción química, pueden ocasionar serios daños al entrar en contacto con los tejidos vivos o, en el caso de una filtración dañarán materialmente o aún destruirán otras mercancías o los medios de transporte.

La asignación de las sustancias de la Clase 8 a los grupos de embalaje a la que se hace referencia ha sido sobre la base de la experiencia, tomando en cuenta factores adicionales tales como: riesgo de inhalación y reactividad con el agua, incluyendo la formación de productos de descomposición peligrosos. Las sustancias nuevas, incluyendo las mezclas, pueden ser asignadas a los grupos de embalaje sobre la base de la duración del tiempo de contacto necesario para producir una completa y profunda destrucción de la piel humana según se indica en las pruebas utilizadas. Los líquidos, así como los sólidos que puedan pasar a ser líquidos durante el transporte, que se considera que no ocasionarán una completa y profunda destrucción de la piel humana, deben ser, sin embargo, juzgados de acuerdo a la corrosión potencial que podrían ocasionar a ciertas superficies metálicas.

Etiqueta Clase 8 — Corrosivos

Nombre: Corrosivo

Código IMP de Carga: RCM

Dimensiones mínimas: 100 × 100 mm

Símbolo (líquidos que se derraman desde dos vasijas de vidrio, atacando una mano y a un metal): Negro

Fondo: La mitad superior Blanca la mitad inferior Negra con bordes Blancos

Clase 9 – Mercancías peligrosas misceláneas

Artículos y Sustancias las cuales, durante el transporte, presentan un peligro no cubierto por otras clases como son:

- **Sólidos o líquidos regulados para la aviación:** Cualquier material que tenga propiedades narcóticas, nocivas, irritantes o de cualquier otra naturaleza que, en caso de producirse un derrame o filtración dentro de una aeronave podría causar fuertes molestias o incomodidades a los miembros de la tripulación a tal punto que les incapacite para realizar en forma correcta sus labores asignadas.

Material magnetizado: Cualquier material que, cuando es embalado para transportarlo por vía aérea, tenga un campo magnético con una fuerza de 0,159 A/m (0,002 gauss) o más a una distancia de 2,1 m (7 ft) desde cualquier punto de la superficie del bulto preparado.

- **Sustancias a temperaturas elevadas:** Sustancias que son transportadas u ofrecidas para el transporte a temperaturas iguales o que exceden 100°C (212°F) en un estado líquido a temperaturas iguales o que exceden de 240°C (464°F) en estado sólido (estas sustancias pueden ser transportadas solamente bajo lo previsto en 2.1.2).

Sustancias peligrosas para el medio ambiente: Sustancias líquidas o sólidas que contaminan el entorno acuático y soluciones y mezclas de tales sustancias (incluyendo preparados y desechos.)

- **Micro-organismos modificados genéticamente (MOsMG) y organismos modificados genéticamente (OsMG):** Los micro organismos y organismos modificados genéticamente que no alcanzan la definición de sustancias infecciosas pero que sean capaces de alterar a los animales, las plantas o las sustancias microbiológicas en una forma que no es el resultado normal de la reproducción natural.

Artículos y sustancias misceláneos Ejemplos incluidos en esta clase:

- Asbestos
- Dióxido de carbono, sólido (hielo seco)
- Artículos de consumo
- Juegos de química y de primeros auxilios
- Elementos salvavidas
- Motores de combustión interna
- Vehículos (impulsados por gas inflamable), Vehículos (impulsados por líquido inflamable)
- Polímeros expansibles en perlas
- Equipos o vehículos impulsados por baterías
- Ditionito de zinc

Etiqueta Clase 9 — Mercancías peligrosas misceláneas

Nombre: Misceláneas

Código IMP de Carga: RMD, RSB, ICE, según sea aplicable

Dimensiones mínimas: 100 × 100 mm

Símbolo (siete franjas verticales en la mitad superior): Negro

Fondo: Blanco



Nombre: Baterías de Litio.

Código IMP de Carga: RBI, RBM, RLI y RLM.

Dimensiones mínimas: 100 × 100 mm.

Símbolo (siete franjas verticales en la mitad superior, grupo de baterías, una rota y emitiendo flama en la mitad inferior): Negro

Fondo: Blanco

1.31.5 Criterios de prueba para el grupo de embalaje

Los grupos de embalaje son asignados a las sustancias corrosivas de acuerdo con los criterios siguientes:

Grupo de Embalaje I: Sustancias que causan una destrucción total profunda de los tejidos intactos de la piel, dentro de un período de observación de hasta 60 minutos, comenzando luego de un tiempo de exposición de 3 minutos o menos. **Riesgo Alto.**

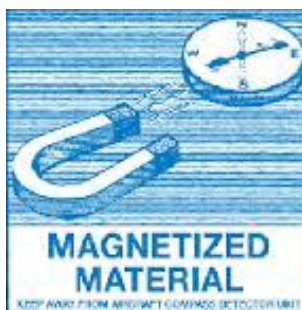
Grupo de Embalaje II: Sustancias que causan la destrucción total profunda de los tejidos intactos de la piel, dentro de un período de observación de hasta 14 días, comenzando luego de un período de exposición de más de 3 minutos, pero no más de 60 minutos. **Riesgo medio.**

Grupo de Embalaje III: Las sustancias son asignadas al Grupo de Embalaje III si es que ellas alcanzan los criterios a continuación. **Riesgo bajo.**

- Sustancias que causan la destrucción profunda de los tejidos de la piel intacta dentro de un período de observación de hasta 14 días a partir de un tiempo de exposición de 60 minutos, pero menos de 4 horas; o
- Sustancias que se considera que no causan la destrucción profunda de los tejidos intactos de la piel pero que poseen un rango de corrosión sobre las superficies del acero o aluminio que excede de 6,25 mm (¼ pulgadas) al año a una temperatura de prueba de 55°C (130°F). Para los fines de las pruebas con acero, deberá utilizarse el acero del tipo S235JR+CR (1.0037 resp. St 37-2), S275J2G3+CR (1.0144 resp. St 44-3), ISO 3574, Sistema Unificado de Numeración (UNS) G10200 o SAE 1020; para los fines de las pruebas con aluminio, se deben usar los tipos de aluminio no revestido 7075-T6 o AZ5GU- T6.

1.31.5 Etiquetas de manipulación para carga

Etiqueta Clase 9 — Material magnetizado



Nombre: Material Magnetizado

Código IMP de Carga: MAG

Dimensiones mínimas: 110 × 90 mm

Color: Azul (color Pantone nº 285U) sobre blanco

Etiqueta Avión de Carga Solamente («Cargo Aircraft Only»)

Abril 2025	Reedición 1	Página 1-108
Link Conexión Aérea S.A. de C.V.		



Etiqueta Líquido criogénico



Etiqueta Orientación del bulto



Etiqueta Mantener alejado para del calor



Etiqueta Diseño alternativo orientación del bulto



Etiqueta Material radioactivo bulto exceptuado



Etiqueta Mercancías peligrosas cantidades exceptuadas

MERCANCÍAS PELIGROSAS EN CANTIDADES EXENTAS DANGEROUS GOODS IN EXCEPTED QUANTITIES	
Este bulto contiene mercancías peligrosas en pequeñas cantidades exentas y en todos los aspectos está de acuerdo con la reglamentación gubernamental internacional y nacional aplicable y con la Programación de IATA sobre Mercancías Peligrosas.	This package contains dangerous goods in excepted small quantities and is in all respects in compliance with the applicable international and national government regulations and the IATA Dangerous Goods Regulations.
Firma del Expedidor - Signature of Shipper Cargo - Title Fecha - Date Nombre y dirección del Expedidor - Name and address of shipper	
Este bulto contiene sustancia(s) de la Clase (marcar con una X) (verificar correspondencia)	This package contains substance(s) in Class (check applicable box(es))
Class/Class 2 3 4 5 6 7 8 9	Y los Números ND aplicables son: - and the applicable UN Numbers are:

1.32 INFORMACION, INSTRUCCIONES Y PROCEDIMIENTOS SOBRE TRANSPORTE DE ARMAS

Para conocer los artículos y materiales prohibidos, referirse al Programa de Seguridad Para la Prevención de Actos de Interferencia Ilícita”, en el Capítulo 19.2 Circular Obligatoria CO- SA-17.2/10 R3 Artículos y Materiales Prohibidos.

1.32.1 Transporte de armas como equipaje documentado

TAR MÉXICO les da la facilidad a sus pasajeros de transportar Armas como equipaje documentado, siempre y cuando se cumplan con las normas vigentes y los procedimientos internos.

Referirse al Programa de Seguridad para la Prevención de Actos de Interferencia Ilícita (PSPAII), Capítulo 6, Sección 6.8, “Procedimiento para la Tenencia de Armas de Fuego y otras Armas (ARPEL)”.

1.33 PROCEDIMIENTOS SOBRE LA RESPONSABILIDAD Y AUTORIDAD DEL PERSONAL DE OPERACIONES EN ACTOS DE INTERFERENCIA ILÍCITA

Es responsabilidad de todo el personal de TAR y prestadores de servicio cumplir con todos los procedimientos para el manejo y reporte de delitos a bordo establecidos en el Programa de Seguridad para la Prevención de Actos de Interferencia Ilícita.

Para consultar cualquier información referente a interferencia ilícita dirigirse al Programa de Seguridad para la Prevención de Actos de Interferencia Ilícita (PSPAII).

Descripción	Referencia
Instrucciones de seguridad y guías no confidenciales, así como reporte de delitos a bordo, sabotaje, amenazas de bomba, secuestro, etcétera	PSPAII, numerales 15.2, 15.3,15.4,15.5, 15.6,16.1 y 16.2.
Listas de verificación sobre los procedimientos de búsqueda de bombas y en caso de sospecha de sabotaje;	PSPAII numeral 19.7
Políticas	PSPAII completo
Descripción de medidas preventivas de seguridad e instrucción con referencia al manual requerido por el ordenamiento jurídico aplicable.	PSPAII,numeral 14

1.34 HUD Y EVS

Las aeronaves de TAR nos e encuentran equipadas con HUD y/o EVS.

1.35 NORMAS Y GUIAS RELEVANTES PARA LOS MIEMBROS DE TRIPUALCION DE CABINA DE VUELO REFERENTES A LA SALUD

Referirse al MGO para consultar las normas y guias referentes a la salud.

Descripcion	Refrencia
Bebidas alcoholicas	MGO, numeral 8.13.1
Medicamentos (drogas,narcóticos)	MGO, numeral 8.13.2
Drogas/alchol	MGO, numeral 8.13.3
Practica de buceo	MGO, numeral 8.13.4
Donación de sangre	MGO, numeral 8.13.5
Precauciones con alimentos antes y durante el vuelo	MGO, numeral 8.13.6

1.36 PROCEDIMIENTOS DE OPERACIÓN PARA LAS DISTINTAS FASES DE VUELO

Con objetivo de no duplicar información consultar el contenido del manual para las fases tal como se definen en el SOPM, así como el AOM:

Normal Checklist	SOPM 3-05-056 (Pág. 3) AOM VOL-1, 1-02-01 (Págs.. 1 y 2)
Internal Safety	SOPM 2-09 (Págs. 1 a 3) AOM VOL-1, 1-02-09 (Págs. 1 a 4)
Power Up	SOPM 2-13 (Págs. 1) AOM VOL-1, 1-02-13 (Págs. 1 a 7)
External Safety Inspection	SOPM 2-15 (Pág. 1 a 7) AOM VOL-1, 1-02-79 (Págs. 1)
Before Start	SOPM 2-17 (Pág. 1) AOM VOL-1, 1-02-81 (Pág. 4), 1-02-17 (Págs. 1)
Engine Start	SOPM 2-17 (Pág. 16)
Aborted Engine	SOPM 2-17 (Pág. 18) AOM VOL 1, 1-02-23 (Pág. 2), QRH NAP-12
After Start	SOPM 2-25-01 (Pág. 1) AOM VOL 1, 1-02-29 (Pág. 1 y 2)
Before Takeoff	SOPM 2-29 (Págs. 1 y 2) AOM VOL-1, 1-02-33 (Págs. 1 a 4)
Takeoff Technique	SOPM 2-31 (Pág. 1) AOM 1-02-40 (Pág. 1 y 2)
Crosswind Takeoff	SOPM 3-15-05 (Pág. 4)
Noise Abatement	SOPM 3-15-05 (Pág. 5) AOM VOL-1, 1-02-95 (Págs. 4 y 5)
After Takeoff	SOPM 2-75 (Pág. 14) AOM VOL-1, 1-02-29 (Págs. 1 y 2)
Climb Technique	SOPM 3-20 (Pág. 1) AOM VOL-1, 1-02-45 (Pág. 1)
Climb Profile and Considerations	SOPM 3-20 (Pág. 1 a 5) AOM VOL-1, 1-02-95 (Pág. 1 a 5)
Cabin Differential Pressure	AOM VOL-1, 1-01-48 (Pág. 1)
Descent	AOM VOL 1, 1-02-49 (Pág. 1 y2)
Approach	SOPM 3-35-01 (Pág. 1)

AOM VOL-1, 1-02-57 (Pág. 1)

Descent and Precision Approach	SOPM 3-35-03 (Págs. 10) AOM VOL -1, 1-02-95 (Pág. 6)
Descent and Non-Precision Approach	SOPM 3-35-10 (Págs.1) AOM VOL-1, 1-02-95 (Pág. 13)
Before Landing	SOPM 2-41 (Págs. 1) AOM VOL-1 1-02-61 (Pág. 1)
Landing Technique	AOM VOL-1, 1-02-61 (Pág. 8 y 9)
After Landing	SOPM 2-45 (Pág. 1) AOM VOL-1, 1-02-69 (Pág. 1 y 2)
Task Sharing	SOPM 3-05-05 (Pág. 1)
Shutdown	SOPM 2-10-15 (Pág. 1) AOM VOL 1, 2-49 (Pág. 1)
Leaving the Airplane	SOPM 2-53 (Págs. 1) AOM VOL-1, 1-02-77 (Pág. 1)
Instrucciones sobre el Uso de piloto automático y de mando automático de Gases en Condiciones meteorológicas de vuelo por Instrumentos (IMC)	AOM 1-03-56 (Pág. 3)
Instrucciones sobre la aclaración y aceptación de ATC, particularmente cuando aplica franqueamiento del terreno	"PIA, ENR,
Sesiones de información de salida y de aproximación o Procedimiento de aproximación estabilizada. (BRIEFINGS	SOPM 3-05-05 (Pág. 2), 3-05-10 (Pág. 12) Y 3-05-01 (Pág. 8)
Instrucciones sobre el conocimiento constante de la altitud y el uso de avisos de Altitud automático o hecho por la tripulación	SOPM 3-05-10 (Pág. 3)

1.37 INTERPRETACION DE INFORMACIÓN METEOROLÓGICA

Es la responsabilidad del Oficial de Operaciones de Despacho y Control de Vuelos asignado al turno recopilar toda la información meteorológica necesaria para desarrollar cada uno de los vuelos de TAR MÉXICO de manera confortable y con alto grado de seguridad.

TAR MÉXICO consulta la información de SENEAM y con PPS para la obtención de información meteorológica confiable.

El personal deberá realizar verificaciones regulares y verificaciones en tiempo presente si la operación lo amerita utilizando para esto los medios disponibles de la empresa sistema PPS.

El personal deberá obtener la información meteorológica mediante el portal CENTRO DE ANALISIS Y PRONOSTICOS (CAPMA) www.capma.seneam.gob.mx y bajo el siguiente orden:

- Para el inicio de las operaciones el personal encargado en turno deberá obtener primero el reporte METAR (Reporte horario), de todas las estaciones que se encuentren involucradas en el despacho de cada vuelo.
- Foto de satélite
- Sinopsis
- Mapa de superficie
- Cartas de vientos superiores
- Carta pronóstico
- Pronóstico de ruta
- Pronóstico de destino
- SIGMET (Sí aplica).

Introduccion

La observación meteorológica aeronáutica es la evaluación de los elementos y fenómenos meteorológicos que caracterizan el tiempo atmosférico en un momento y en un lugar dado.

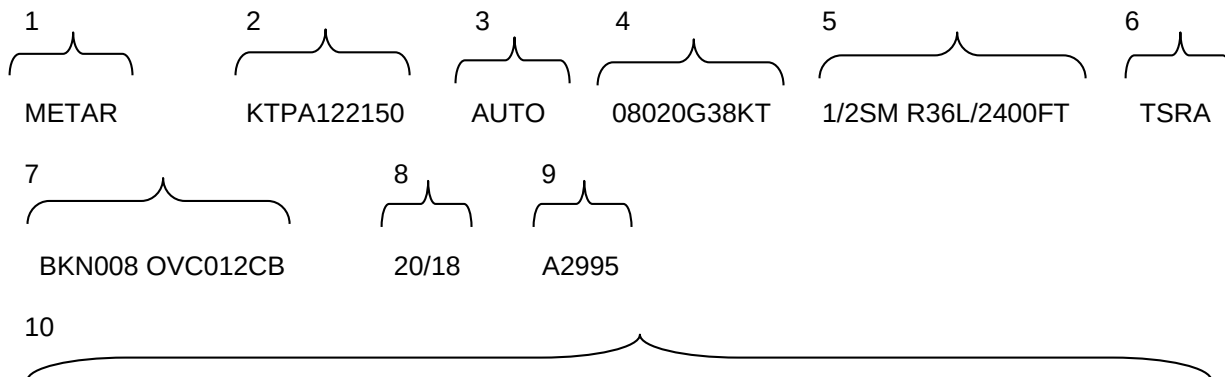
Reporte o informe meteorológico es la especificación escrita u oral de acuerdo a un orden establecido, de los elementos de la observación meteorológica aeronáutica, y su uso se aplica fundamentalmente a las labores de despacho y control de vuelos, así como el vuelo mismo, ya sea dentro o fuera de las aerovías nacionales.

Los informes meteorológicos son de varios tipos según su estructura, estos son:

- **Informe METAR.** - Es el nombre de la clave utilizada para los informes meteorológicos de rutina para la aviación.
- **Informe SPECI.** - Es el nombre de la clave utilizada para los informes meteorológicos especiales seleccionados para la aviación (solo cuando ocurra un cambio significativo en las condiciones del tiempo).
- **Informe SINÓPTICO.** - Este informe se elaborará cada seis horas (00, 06, 12, y 18 UTC) y es igual al informe metar, con la diferencia que se agrega la presión reducida al nivel medio del mar, valor del cambio de la presión, cantidad de precipitación y temperatura máxima y mínima.

1.37.1 METAR

Claves e instrucciones informe Metar.



1 TIPO DE REPORTE

METAR --Observación horaria

SPECI-- Reporte especial no sujeto a un horario

2 DESIGNADOR DE ESTACION Y FECHA/HORA

Identificador de lugar OACI de cuatro letras

Fecha y hora en ZULU (UTC)

3 MODIFICADOR

AUTO = Automatizado

COR = Corregido

4 INFORMACION DE VIENTO

Primeros tres dígitos= Dirección, o VRB =Variable

Siguientes dos dígitos= Velocidad en nudos (KT), o tres dígitos si la velocidad es mayor a 99KT

G=Rachas, seguido por velocidad 00000KT= Calma

5 VISIBILIDAD

Visibilidad prevaleciente, millas estatutas (SM). Rango visual de la pista

R, pista número, /, rango visual en pies (FT).

6 TIEMPO PRESENTE

Intensidad: - ligera, +fuerte, Sin signo para moderada Proximidad: VC= Condiciones tiempo 5 a 10 millas del centro del aeropuerto

7 CONDICIONES DE CIELO

Cantidad de cielo cubierto:

SKC= Despejado (sin nubes)

FEW= (MENOS DE 1/8 A 2/8 de cielo cubierto)

SCT= Medio nublado (3/8 a 4/8 de cielo cubierto)

BKN= Nublado (5/8 a 7/8 de cielo cubierto)

OVC= Cerrado (8/8 de cielo cubierto)

Altura: tres dígitos en cientos de pies

Tipo: Torre cumulus (TCU) o cumulonimbus (CB), altura de las nubes reportadas desde de su base Visibilidad vertical (VV): altura dentro de obscurecimiento total reportada en cientos de pies (FT)

8 TEMPERATURA / PUNTO DE ROCIO

Grados Celsius, dos dígitos. Prefijo "M" = minus (bajo cero)

9 ALTIMETRO

Pulgadas de Mercurio, utilizando el prefijo "A"

10 NOTAS

Resaltado por el prefijo "RMK"

AO1 o AO2 = tipo de estación (automatizada):

AO1 =sin discriminador de precipitación (lluvia / nieve)

A02 =con discriminador de precipitación (lluvia / nieve)

B=inicio (began)

E=Finalizó (end)

SLP=Presión al nivel medio del mar (en hectopascales o milibarios) 1013.4 hPa T=Temperatura 0 indica positivo, 1 indica negativo, 20.3 grados centígrados temp.maxima 18.9 grados centígrados temp. Mínima.

METAR prefijo del informe Aparece como prefijo en cada uno de los informes.

Identificador del lugar Se utilizan los establecidos por OACI.

Fecha y hora del informe La fecha de la observación debe indicarse con dos cifras, seguidas de la hora efectiva en la cual se realizó la observación en horas y minutos UTC seguida de la letra Z.

Dirección e intensidad del viento Rachas y variaciones. - La dirección desde la cual sopla el viento se reportará con tres dígitos, en decenas de grados. La intensidad se determinará obteniendo el valor medio durante un periodo de diez minutos si durante los diez minutos anteriores a la hora de la observación la velocidad de viento excede a la velocidad media en diez nudos 6 más esto será reportada como racha, insertando la letra " G " entre la velocidad media y el valor de la racha, si durante los diez minutos anteriores a la observación la dirección de viento cambia en 60 grados o más y la velocidad media de viento es de 3 nudos 6 más entonces se indicaran ambas dirección colocándolas en sentido de movimiento de las manecillas de reloj con una letra " V " entre estas variaciones ejemplo.

METAR MMMX 2145Z 31015G25KT 28OV350

Casos especiales Viento variable; la dirección del, viento será reportada como variable y se codificará VRB solo si: la velocidad del viento es menor de 3 nudos la velocidad del viento es mayor pero la dirección es imposible de evaluar. Como sucede cuando existe una tormenta sobre el Aeropuerto ejemplo:

VRB02KT, VRB12KT

Visibilidad horizontal La visibilidad horizontal se codifica en millas estatutas y/o fracciones seguido de la abreviatura SM que indica las unidades en que se determinó la visibilidad horizontal

Alcance visual en la pista (Runway Visibility Range) Se identifica con la letra R (RWY) seguida del designador de pista y el valor de RVR en pies (FT) dentro de los Estados Unidos y en metros (M) fuera de los Estados Unidos.

R24/1100 (pista 24 visibilidad horizontal 1,100 FT)

Descriptor de los fenómenos:

Código	Significado
MI	Bajo chaparro
BC	Bancos
DR	A la deriva
PR	Parcial
BL	Levantada por el viento
SH	Chubasco
TS	Tormenta (tronada) helada

Tipos de precipitación:

Código	Significado
DZ	Llovizna
RA	Lluvia
SN	Nieve
SG	Granitos de nieve
IC	Cristales de hielo
PE	Pelotitas de hielo
GR	Granizo
GS	Granizo pequeño

Fenómenos de obscurecimiento:

Código	Significado
BR	Neblina
FG	Niebla
FU	Humo
VA	Cenizas volcánicas
DU	Polvo esparcido
SA	Arena
HZ	Bruma

Otros fenómenos:

Código	Significado
PO	Remolinos de polvo o arena (bien desarrollados)
SQ	Rachas (turbonadas)
FC	Nube de embudo (tronado o tromba)
SS	Tormenta de arena
DS	Tormenta de polvo

Condición de cielo y techo:

Abril 2025	Reedición 1	Página 1-118
Link Conexión Aérea S.A. de C.V.		

SKC (Ausencia de nubes) cielo despejado
FEW (Algunos) 1/8 a 2/8 de cielo cubierto
SCT (Medio nublado) 3/8 a 4/8 de cielo cubierto
BKN (Nublado) 5/8 a 7/8 de cielo cubierto
OVC (Cerrado) 8/8 cielo totalmente cubierto

Techo: Es la distancia vertical que hay entre la superficie y la capa nubosa opaca más baja que ha sido reportada como nublado o cerrado. La forma de determinar el techo en un reporte se puede establecer de la siguiente manera.

E Estimado	A Avión	R Radar	M
Medido	W Indefinido	B Globo	

Temperatura ambiente y temperatura punto de rocío:

La temperatura ambiente y la de punto de rocío se codificarán en dos dígitos en grados Celsius enteros.

Ejemplo. 22/18

Cuando las temperaturas son inferiores a cero grados Celsius el valor debe ir precedido de la letra M que indica menos.

Ejemplo M01/MO6

Código de Nubes Bajas		Código de Nubes Medias		Código de Nubes Altas		Dirección del Movimiento de las Nubes Bajas Medias y Altas	
0	NO HAY NUBES BAJAS	0	NO HAY NUBES MEDIAS	0	NO HAY NUBES ALTAS	0	SIN MOVIMIENTO
1	CU HUMILIS	1	AS TRANSLUCIDUS	1	CI FIBRATUS	1	NE
2	CU MEDIOCRIS	2	AS OPACUS o NS	2	CI SPISSATUS	2	E
3	CB CALUS	3	AC TRANSLUCIDUS	3	CI CUMULONIMBUGENITUS	3	SE
4	SC CUMULUGENITUS	4	AC LENTICULARIS	4	CI UNCINUS	4	S
5	SC NO CUMULUGENITOS	5	AC EN BANDAS	5	CI Y CS MAS DE 45° A	5	SW
6	ST NEBULOSOS	6	AC CUMULONIMBOGENITUS	6	CI Y CS MENOS DE 45° A	6	W
7	ST o CU FRACTUS	7	AC Y AS DUPLICATUS	7	CS QUE CUBREN TODO EL CIELO	7	NW
8	CU Y SC EN DOS NIVELES	8	AC FLOCUS	8	CS QUE NO CUBREN TODO EL CIELO	8	N
9	CB CAPILLATUS	9	AC CIELO CAOTICO	9	CC CIRROCUMULUS	9	MOVIMIENTO INDEFINIDO

Ajusté altimétrico (QNH).

Es el valor de la presión de la estación reducida al nivel medio del mar, obtenido mediante un altímetro aneroide que se encuentra en la estación meteorológica o en la torre de control. El valor del QNH se codifica en cuatro dígitos precedidos de la letra " A " que indica que este valor esta dado en pulgadas de mercurio y se debe aproximar hasta las centenas.

Ejemplo A3022

Grupo de notas.

Los grupos que a continuación se describen son tomados como acuerdos regionales y deberán incluirse dentro de este grupo, siempre precedido de las letras RMK.

En este grupo se proporciona información meteorológica que no está contenida en el cuerpo del informe y que ayuda a las operaciones aeronáuticas.

Grupo de nubes.

Este grupo será codificado en forma horaria, de acuerdo al código internacional de nubes, se compone de un grupo de 5 dígitos conteniendo información sobre el tipo y dirección del movimiento de las nubes y se reportan de acuerdo al siguiente formato:

XXXXX

El primer dígito indica las nubes bajas.

El segundo dígito indica las nubes medias.

El tercer dígito indica las nubes altas.

El cuarto dígito indica la dirección de las nubes altas 6 medias.

El quinto dígito indica la dirección de las nubes bajas.

Presión reducida al nivel medio del mar.

Este grupo será incluido en el informe de cada 6 horas (00, 06, 12, 18z). La presión al nivel medio del mar debe darse en hectopascales codificada en tres cifras, omitiendo las centenas y los milibares.

Ejemplo:

1016.4 HP se codifica 164

993.3 HP se codifica 933

TENDENCIA BAROMÉTRICA:

Este grupo se incluye en los informes sinópticos siendo su indicativo el número 9 representando las dos cifras siguientes, la cantidad total del cambio de la presión como lo indica la siguiente tabla.

Abril 2025	Reedición 1	Página 1-121
Link Conexión Aérea S.A. de C.V.		

LA PRESION AUMENTA		
CODIGO	CAMBIO DE LA PRESION	
00	LA PRESION HA AUMENTADO	
01	LA PRESION HA AUMENTADO	0.1 HP
02	LA PRESION HA AUMENTADO	0.2 HP
10	LA PRESION HA AUMENTADO	1.0 HP
11	LA PRESION HA AUMENTADO	1.1 HP
39	LA PRESION HA AUMENTADO	3.9 HP
40	LA PRESION HA AUMENTADO	4.0 HP
41	LA PRESION HA AUMENTADO	5.0 HP
42	LA PRESION HA AUMENTADO	6.0 HP
43	LA PRESION HA AUMENTADO	7.0 HP
44	LA PRESION HA AUMENTADO	8.0 HP
45	LA PRESION HA AUMENTADO	9.0 HP
46	LA PRESION HA AUMENTADO	10.0 HP
47	LA PRESION HA AUMENTADO	11.0 HP
48	LA PRESION HA AUMENTADO	12.0 HP
49	LA PRESION HA AUMENTADO	13.0 HP

LA PRESION DISMINUYE		
CODIGO	CAMBIO DE LA PRESION	
50	LA PRESION HA DISMINUIDO	
51	LA PRESION HA DISMINUIDO	0.1 HP
52	LA PRESION HA DISMINUIDO	0.2 HP
60	LA PRESION HA DISMINUIDO	1.0 HP
61	LA PRESION HA DISMINUIDO	1.1 HP
89	LA PRESION HA DISMINUIDO	3.9 HP
90	LA PRESION HA DISMINUIDO	4.0 HP
91	LA PRESION HA DISMINUIDO	5.0 HP
92	LA PRESION HA DISMINUIDO	6.0 HP
93	LA PRESION HA DISMINUIDO	7.0 HP
94	LA PRESION HA DISMINUIDO	8.0 HP
95	LA PRESION HA DISMINUIDO	9.0 HP
96	LA PRESION HA DISMINUIDO	10.0 HP
97	LA PRESION HA DISMINUIDO	11.0 HP
98	LA PRESION HA DISMINUIDO	12.0 HP
99	LA PRESION HA DISMINUIDO	13.0 HP

Cantidad de precipitación

La cantidad de precipitación caída en las 6 horas precedentes a los informes de las 00, 06, 12 y 18z deberá ser reportada en un grupo de tres cifras que representan los milímetros de precipitación acumulada.

Tabla de la cantidad de precipitación

CODIGO	PRECIPITACION 	REGLA MARCA
001	0.1 MM DE PCPN	1 MM
002	0.2 MM DE PCPN	2 MM
003	0.3 MM DE PCPN	3 MM
099	9.9 MM DE PCPN	99 MM
100	10.0 MM DE PCPN	100 MM (10 CM)
101	10.1 MM DE PCPN	101 MM
102	10.2 MM DE PCPN	102 MM
199	19.9 MM DE PCPN	199 MM
200	20.0 MM DE PCPN	200 MM (20 CM)

1.37.2 TAF

"TERMINAL AERODROME FORECAST"
(PRONÓSTICO TERMINAL DE AERODROMO)

1 { TAF
2 { MMMX 151130Z 151212 14008KT 5SM BR BKN030 TEMPO 1316 1 1/2SM BR

10
FM1600 16010KT P6SM SKC BCMG 2224 20013G20KT 4SM SHRA OVC020

11
PROB 0006 2SM TSRA OVC008CB BECMG 0608 21015KT P6SM NSW=

12

- 1 **TIPO DE REPORTE** Pronóstico terminal de aeródromo (TAF)
- 2 **IDENTIFICADOR DE LUGAR** Identificador OACI de cuatro letras
- 3 **FECHA Y HORA DE EMISIÓN** Dos dígitos día, cuatro dígitos fecha en ZULU (Z)
- 4 **PERIODO DE VALIDEZ** Dos dígitos fecha seguidos por el inicio y final del pronóstico:
ELEMENTOS DEL PRONÓSTICO: Viento, Visibilidad, Fenómenos, Condiciones de cielo
- 5 **VIENTO** Tres dígitos dirección, dos o tres dígitos velocidad en nudos (KT)
- 6 **VISIBILIDAD** Prevalciente esperada en millas estatutas. Pronóstico de visibilidad más grande que 6 millas es codificada como "P6SM" (PLUS 6 SM)
- 7 **FENÓMENOS DE TIEMPO PRESENTE** Condiciones significantes y obstrucciones a la visibilidad
- 8 **CONDICIONES DE CIELO** Cantidad, altura base nubes o visibilidad vertical
- 9 **CONDICIONES TEMPORALES (TEMPO)** cambios esperados para menos de una hora en total, menos de la mitad del tiempo entre dos lapsos de tiempo
- 10 **GRUPO CAMBIO DE PRONÓSTICO** Cambios significantes, permanentes en condiciones: FM= (FROM) a partir, cuatro dígitos, hora y minutos indican tiempo en el cual se espera el inicio del cambio o BCMNG (BECOMING) con cuatro dígitos de tiempo indicando la hora de inicio y la hora de finalización
- 11 **PRONÓSTICO DE PROBABILIDAD** PROB (PROBABILITY) -probabilidad de tormentas o precipitación (en porcentaje) asociado con condiciones de tiempo presente (viento, visibilidad, condiciones de cielo), se acompaña de cuatro dígitos, marcando la hora de inicio y la hora de finalización y se representa con la abreviatura PRO
- 12 **NSW = (NO SIGNIFICANT WEATHER)** Condiciones meteorológicas nada significativas solo indica obstrucciones a la visibilidad o precipitación previas. Techos bajos, windshear y otras condiciones meteorológicas pueden existir

El pronóstico de aeródromo es la declaración concisa de las condiciones Meteorológicas esperadas en un periodo específico; incluyendo viento en superficie, Visibilidad, condiciones de tiempo y nubes.

Los pronósticos terminales contienen la información específica presentada en un orden Fijo la información y orden son como sigue:

- Grupos de identificación.
- Viento en superficie.
- Visibilidad en superficie.
- Tiempo presente.
- Nubosidad (o visibilidad vertical si es apropiada)
- Cambios significativos esperados.

1.- Grupos de identificación: estos contienen cuatro partes.

- El nombre de código del pronóstico de aeródromo (TAF)
- El indicador del lugar OACI del aeródromo al cual se refiere el pronóstico
- La fecha y hora de emisión del pronóstico
- El periodo cubierto por el pronóstico

2.- Viento en superficie:

Grupo de cinco dígitos, los primeros tres indican la dirección del viento referido al norte verdadero y los últimos dos para la intensidad media del viento. Si se espera la ocurrencia de rachas se indicará usando la letra G inmediatamente después de la intensidad media.

3.- Visibilidad horizontal:

Es un grupo que indica la visibilidad horizontal predominante

4.- Tiempo presente:

Usando las abreviaturas apropiadas dadas en la tabla 4678, si el tiempo cesa de ser significativo es reemplazado por NSW (No significant weather).

5.- Nubes a visibilidad vertical:

Se presenta en el mismo formato que en el metar, cuando se pronostica despejado se usa la abreviatura SKC (sky clear).

6.- Cambios significativos esperados:

Los cambios que se consideran significativos necesitan ser indicados en el pronóstico de aeródromo.

- **Vecindad (VC):** Se utiliza para describir los efectos locales que se presentan con cierta regularidad y llegan a desarrollarse dentro de un radio de 5 a 10 millas con centro en el aeródromo, como tormentas, chubascos, niebla, tempestades de polvo o arena etc.
- **Intervalo:** Se utiliza el lapso durante el cual se espera ocurra un fenómeno y sea diferente de la duración completa del periodo de tiempo declarado en el grupo del pronóstico.
- **Ocasional (OCNL):** Indica que el fenómeno se presentara durante la mitad o menos de la

duración declarada en el grupo del pronóstico.

- **LIG CHG/CHC:** Se usa para indicar el pronóstico de probabilidades de precipitación con valores de probabilidad que no excedan del 50%.
- **LIG CHC:** Indica probabilidades de precipitación del 10 al 30 %
CHC: Indica probabilidades de precipitación del 30 al 50 %
- **LLWS:** Indica cizalleo de viento a niveles bajos. El criterio para pronosticar este fenómeno debe sustentarse que el LLWS solamente está relacionado con condiciones meteorológicas que nos sean originadas por efectos asociados con actividad conectiva y dentro de un espesor comprendido dentro de los primeros 2000 pies a partir de la superficie terrestre.
- **BECOMING (BECMG):** Se usa para indicar un cambio de las condiciones meteorológicas pronosticadas que se espera ocurrirá, de forma regular o irregular, a una hora no especificada dentro del periodo. Les siguen 4 dígitos, 2 para marcar el inicio y 2 para el final del periodo.
- **PROBABILITY (PROB):** Indica un posible cambio de las condiciones meteorológicas pronosticadas que se espera ocurrirá, a una hora especificada dentro del periodo. El porcentaje es indicado por dos dígitos seguidos de 4 más, dos que marcan el inicio y dos que marcan el final de la probabilidad.
- **TEMPORAL (TEMPO):** Indica variaciones temporales frecuentes de las condiciones meteorológicas pronosticadas y que se espera duraran menos de una hora en cada caso y el plazo total cubierto, menos de la Mitad del periodo indicado seguido de 4 dígitos, dos que indican el inicio y dos que indican el final del cambio del pronóstico.
- **FROM (FM):** Indica la hora UTC en la que se presentara un cambio en las condiciones meteorológicas pronosticadas dentro de este periodo.
- **CAVOK:** La visibilidad prevista es de 10 kms o más, ausencia de CB y de nubes por debajo de los 5000 pies, sin ningún fenómeno de tiempo presente o de obstrucción a la visión.

Pronósticos fuera de RUTINA.

Los pronósticos fuera de rutina pueden ser mensajes individuales colectivos, según se hagan necesarios y por consecuencia no están sujetos a un horario.

Los pronósticos fuera de rutina se dividen en tres clases:

ENMENDADOS (AMD): Un FT se codifica como enmendado cuando los valores específicos de las condiciones pronosticadas no son representativos de las condiciones reales esperadas, obligando por lo tanto la edición del pronóstico enmendado, que declare las nuevas condiciones.

CORREGIDOS (COR): Un FT se codifica como corregido cuando por efecto de un error de transmisión, de codificación, de mecanografía, de la omisión de uno o de varios elementos del pronóstico etc. se haga necesario editar un nuevo mensaje, que corrija la falla en cuestión.

REANUDADOS (RTD): Se codifica como reanudado cuando al iniciarse las observaciones meteorológicas de superficie, las condiciones pronosticadas en el FT vigente no corresponden a las reportadas en la primera observación.

Pronóstico de categorías

El pronóstico de categorías abarca las últimas seis horas del pronóstico terminal.

Solamente refleja las condiciones prevalecientes para ese lapso con una probabilidad de ocurrencia mayor del 50% es decir, que las condiciones pronosticadas se presentaran durante más de la mitad del periodo de tiempo declarado para el grupo del pronóstico de categorías, mismas que se describen a continuación.

LIFR: Reglas de vuelos por instrumentos a baja altura. Techo debajo de 500 pies y/o la visibilidad menor

Abril 2025	Reedición 1	Página 1-126
Link Conexión Aérea S.A. de C.V.		

de una milla.

IFR: Reglas de vuelo por instrumentos. Techo igual o mayor de 500 pies y menor de 1000 pies y/o la visibilidad igual o mayor de 1 milla y menor de 3 Millas.

MVFR: Reglas de vuelo visuales marginales. Techo igual o mayor de 1000 pies y Menor de 3000 pies y/o la visibilidad igual o mayor de 3 millas.

VFR: Reglas de vuelo visual. Techo mayor de 3000 pies y/o la visibilidad mayor de 5 millas.

Se derivan de esta última las siguientes.

Techo (cig-ceiling)

VFR CIG ABV 100: Techo mayor de 3000 pies y la visibilidad mayor de 5 millas.

VFR NO CIG: Sin techo visibilidad mayor a 5millas

1.37.3 Pronostico de área (FACA)

El pronóstico aeronáutico de área (FACA MMMX) es preparado por la oficina de análisis y pronóstico del SENEAM, con la finalidad de informar las condiciones meteorológicas que están afectando o afectarán las operaciones aeronáuticas que se realicen dentro de la República Mexicana de acuerdo a OACI.

Este pronóstico se elabora dos veces al día, a las 0600 UTC y a las 1800 UTC, tiene un periodo de validez de 24 horas.

El FACA MMMX está constituido por:

Encabezado

Fecha y hora de emisión

Período de validez

Sinopsis { Estado del tiempo significativo
Niveles de congelación
Grados de turbulencia

Pronóstico de vientos superiores y temperaturas

Pronósticos terminals

.-Ejemplo:

- 1.- A B C D
- 2.- FAMX22 MMMX 260557 AMD
- 3.- PRD/VALIDEZ 261800/271800

SINOPSIS

FTE FRO SBR PRCN SE DE AREA A LAS 06Z SBR LN 25N90W/20.5N95.0W/DISP CCA MMPA MOV AL SE A 12KT.PARA LAS 18Z SBR LN 25N86/MMMD/MMVA/DISP N MMOX Y FIN PRD SBR LN 27.5N85.0W/MMUN/DISP SBR MMTG...CNTR BAJA PRES A 10MIL PIES CCA 12N92W MOV AL W LNTMT...

TMPO SIG 250MN AL N LN FNT SBR VERTIENTE Y CST GLF MEX 5STSC010/030060 5ASAC070090 ZNS LUV/LVZ AISL HST 15Z Y DSPS 16Z 4.- COND MEJORANDO 5CUSC020/040080. . WX 60MN AL S LN FNT 5CUSC015/030070 5ASAC080/100120 CBS AISL CSPDS 400/440 4.- PCPLMTE DSPS 18Z... SBR SRRA MADRE OCCIDENTAL ENTRE 30N/25N DE 21Z/04Z CBS AISL CSPDS 400. . AL S DE 16N Y E DE 97W CBS/TRW AISL CSPDS 440 TODO PRD Y CBS OCNLS CSPDS 480 EN 150MN DEL CNTR BAJA PRES. . RAN. .BASES CSPDS SBR TERRENOS ALTOS. .NVL CLN 150/160 Y SBR PRCN NE/E/SE DE AREA 140/150

TURBC FTE/SEVERA CCA Y EN CBS TODOS NIVELES Y MOD ABAJO DE 100 ENTRE 92W/96W DSPS 10Z SBR TIERRA

- A 1.- FA= (Forecast Area) PRONOSTICO DE AREA
MX22=Siglas de control de documentos del SENEAM
- B MMMX= Indicador de región y país de cuatro letras de acuerdo a OACI
- C 2.- 260557=Fecha de emisión día 26 hora 0557Z (UTC)
- D AMD= (Ammendment) Enmienda de pronóstico
- 3.- PRD/VALIDEZ= Día 26 a las 1800Z hasta el día 27 a las 1800Z
- 4.- SINOPSIS Frente Frio Sobre Porción Sureste del Área a las 06z sobre línea 25N90W/20.5N95.0W/ Disipándose Cerca PACHUCA Moviéndose al Sureste a 12nudos. Para las 18z sobre Línea 25N86W/MERIDA/VILLAHERMOSA/Disipándose al NORTE de OAXACA y Fin del Periodo Sobre Línea 27.5N85.0W/CANCUN/Disipándose Sobre TUXTLA GUTIERREZ. Centro de Baja Presión a 10000 pies Cerca 12N92W Moviéndose al Oeste Lentamente

Tiempo Significativo

250 Millas Náuticas al Norte de la Línea Frontal Sobre Vertiente y Costa del Golfo de México 5 octas Stratos y StratoCumulus con bases a 1000 pies / 3000 pies y 6000 pies 5 octas AltoStratos y AltoCumulus con bases a 7000 pies y 9000 pies Zonas de Lluvia / Llovizna aisladas hasta las 1500Z y Después de las 1600Z Condiciones Mejorando 5 octas de Cumulus y StratoCumulus con bases a 2000/4000 y 8000 pies. Condiciones de tiempo 60 Millas Náuticas al Sur de la Línea Frontal 5 octas de Cumulus y StratoCumulus con bases a 1500/3000 y 7000 pies 5 octas de AltoStratos y AltoCumulus con bases a 8000/10000 y 12000 pies Cumulus Nimbus Aislados Cúspides 40000/44000 pies Principalmente

Después de las 1800Z. . Sobre Sierra Madre Occidental entre 30N/25N de 21Z/04Z Cumulus Nimbus Aislados Cúspides 40000 pies. . Al Sur de 16N y Este de 97W Cumulus Nimbus / Tormentas y Chubascos aislados Cúspides 44000 pies todo el periodo y Cumulus Nimbus ocasionales Cúspides 48000 pies en 150 millas náuticas del Centro de Baja Presión . Resto del Área Nada. . Bases y Cúspides Sobre terrenos Altos Cumulus y StratoCumulus con bases a 7000/9000 y 14000, AltoStratos y AltoCumulus con bases a 16000/18000 y 20000 pies. .

Nivel de Congelación entre los 15000/16000 pies y sobre porción Noreste /Este y Sureste del Área 14000/15000

Turbulencia Fuerte /Severa Cerca y en Cumulus Nimbus en todos los niveles, y Moderada abajo de 10000 pies entre 92W/96W Después de las 10z Sobre tierra

Las condiciones meteorológicas en la República Mexicana se pronosticarán en una sola área que cubrirá a todas las regiones de información de vuelo que han sido asignadas a México, de acuerdo con OACI.

Hora de emisión

La hora de emisión se indica inmediatamente después de FAMX22 MMMX con un grupo de seis cifras que corresponden al día, hora, y minutos, referido al meridiano de Greenwich.

Período de Validez

El período de validez del pronóstico es de 24 horas y se indicará inmediatamente debajo de FAMX22 MMMX con dos grupos de seis cifras cada uno, separados por una diagonal (/) que corresponden al día, hora y minutos de vigencia del pronóstico referido al meridiano de Greenwich.

PRD/VALIDEZ 261800/271800

El ejemplo indica que el pronóstico está vigente desde el día 26 a las 1800z horas hasta el día 27 a las 1800z

Situación sinóptica general.

La situación sinóptica general consiste en una descripción en lenguaje abreviado de los fenómenos meteorológicos en superficie, en la altura o ambas que están afectando o se espera que afecten el área del pronóstico durante su período de validez. La situación sinóptica general se indicará con la palabra "SINOPSIS", inmediatamente después del período de validez.

Cuando no existan fenómenos meteorológicos de importancia, que afecten o vayan a afectar el área de pronóstico, se pondrá la palabra "NINGUNA" en el párrafo siguiente, inmediatamente abajo del período

Abril 2025	Reedición 1	Página 1-129
Link Conexión Aérea S.A. de C.V.		

de validez.

Estado del tiempo significativo.

El estado del tiempo significativo se mencionará únicamente en aquellas regiones donde se espera la ocurrencia inmediata o futura de cualquier fenómeno meteorológico o nubosidad que pueda afectar la seguridad o regularidad de las operaciones aeronáuticas. El estado del tiempo significativo se indicará en el pronóstico con las abreviaturas "TMPOSIG"

Niveles de Congelación (Isoterma ~0), engelamiento y turbulencia.

La altitud del nivel de congelación se citará inmediatamente después del tiempo significativo para toda el área y se expresará en cientos de pies sobre el nivel del mar. El nivel de congelación se indicará con las abreviaturas "NVL CLN".

- **Engelamiento**

Cuando se espere formación de hielo a un determinado nivel, se anotará este hecho en el pronóstico, citando también el grado de su intensidad. El engelamiento se indicará con la abreviatura "FRHI" e inmediatamente después se anotará el nivel en que espere que el hielo se forme Eje.

FRHI MOD 150

Lo cual debe leerse como formación de hielo moderada a la altitud de 15000 pies

Cuando el engelamiento ocurre en nubes, en precipitación o en ambas se mencionará en el pronóstico usando las abreviaturas correspondientes;

FRHINES	Formación de hielo en nubes
FRHIPN	Formación de hielo en precipitación
FRHINESPN	Formación de hielo en nubes y precipitación

Siempre se deberán indicar las regiones y altitudes, dentro del pronóstico de área, en que se espera que pueda ocurrir el engelamiento.

- **Turbulencia**

La turbulencia se citará en el pronóstico inmediatamente después de los niveles de congelación y de engelamiento anotando si son posibles los siguientes aspectos.

- a) **Extensión horizontal y vertical del área afectada**
- b) **Período de duración.**
- c) **Variaciones en intensidad**

La turbulencia se indicará en el pronóstico con la abreviatura "TURBC" y únicamente cuando se considere que sea de tal intensidad que afecte la aeronavegación.

Pronóstico de vientos y temperatura en la altura

El pronóstico del viento en la altura se hará para puntos geográficos localizados cada intersección de 5 grados de latitud y longitud ordenadas de norte a sur y de oeste a este dentro del área.

Los puntos de pronóstico del viento se anotarán según el orden progresivo indicado en el mapa mediante dos grupos de tres cifras separadas por una diagonal, el primero de los cuales indica las decenas, unidades y décimos de grado de latitud Norte y el segundo grupo en la mismas unidades, pero de longitud Oeste

Ejemplo:

20.0 grados latitud NORTE
25.0 grados latitud NORTE

LAT // LONG
200 / 950
250 / 125

95.0 GRADOS LONGITUD OESTE
112.5 GRADOS LONGITUD OESTE

Niveles
mínimos de pronóstico de vientos en la altura,
correspondientes a cada área

- Los puntos geográficos para pronóstico del área de rutas, en la altura deberán incluirse en el orden que se indica a continuación

LAT/LONG	PIES
325/175	2000
325/125	5000
300/150	2000
300/100	10000
300/050	8000
300/000	5000
250/125	2000
250/075	2000
250/025	10000
250/975	2000
200/100	2000
200/050	2000
200/000	10000
200/950	2000
200/900	2000
200/850	2000
150/075	2000
150/025	2000
150/975	2000
150/925	2000

Los niveles de pronóstico de viento se iniciarán 1000 pies más abajo del nivel mínimo de vuelo por instrumentos sobre el continente y a partir de 2000 pies de altitud a lo largo de la costa y sobre el mar.

Además del nivel mínimo citado en el párrafo anterior se deberán indicar en el pronóstico los siguientes niveles obligatorios:

5000	10000	20000	25000	30000	35000

Temperatura del aire.

Se indicará al final del grupo del viento por dos cifras numéricas que corresponden al valor en números enteros en grados centígrados. Se pronosticará en números enteros de grados centígrados, cuando la temperatura sea inferior a **0 grados centígrados se agregará “50” a su valor**, en los casos en que la temperatura es de -50 o más baja se agregará algebraicamente. La cifra “50” codificando la diferencia.

Ejemplo:

a) -3`C se codifica 53

b) -63`C se codifica 13

El viento y la temperatura pronosticados corresponderán exclusivamente al nivel en que se indican:

5000	10000	20000	25000	30000	35000
5291523	10282014	20283061	25294070	30285083	35285594

A) 5291523 a.-5000' viento de los 290 grados 15 nudos temp 23 grados

B) b.- 10282014 10000'viento de los 280 grados con 20 nudos temp. 14 grados

C) c.- 20283061 20000' viento de los 280 grados con 30 nudos temp. -11 grados

Pronóstico de los vientos y temperaturas en la altura.

La dirección del viento se indicará en el pronóstico en decenas de grados referidos al norte geográfico y la intensidad en números enteros de nudos. Cuando la intensidad del viento sea menor de 5 nudos o más, se considerará como “CALMA” y se indicará con cuatro ceros:

Ejemplo: 500000tt

Indica que a 5000 pies el viento es calma

Cuando la intensidad del viento sea de 100 nudos o más, se agregará “50” al valor de la dirección y en el grupo de la intensidad se indicará el exceso a los 100 nudos.

Ejemplo: 3505202tt

Indica que a 35000 pies el viento soplara de los 20 grados con una intensidad de 102 nudos

Información SIGMET

Esta información será expedida por una oficina de vigilancia meteorológica y dará una descripción concisa en lenguaje claro abreviado del acontecimiento previsto de fenómenos meteorológicos en ruta especificados que puedan afectar la seguridad de las operaciones de aeronaves, y de la evolución de esos fenómenos en el tiempo y en el espacio.

Los informes SIGMET contendrán la información siguiente según sea necesario, y en el orden que se indica.

- a). Indicador del lugar de la dependencia de servicios de tránsito aéreo que presta Servicios a la región de información de vuelo o área de control a la que se refiere el Mensaje SIGMET.
- b).- Identificación del mensaje y número de serie.
- c).- Grupos de fecha/hora indicando el periodo de validez en UTC.
- d).- Indicador de lugar de la oficina de vigilancia meteorológica que origina el mensaje.
- e).- En la siguiente línea el nombre de la región de información de vuelo o del área de control
- f).- Fenómeno que motiva la expedición del mensaje SIGMET
- g).- Indicación de que si el fenómeno objeto de la información es observado y se prevé que continúe, utilizando la abreviatura " OBS " y cuando sea pertinente la hora de observación en UTC; o si el fenómeno es pronosticado, utilizando la abreviatura " FCST".
- h).-Lugar (con referencia de ser posible, a la latitud, longitud y/o lugares o características geográficas muy conocidas internacionalmente) y nivel.
- i).- Movimiento previsto con referencia a uno de los ocho puntos de la brújula, expresado en kilómetros por hora o nudos, o como estacionario.
- j).- Cambios de intensidad, empleando según corresponderlas abreviaturas " INTSF ", " WKN " o " NC".
- k).- En la línea siguiente, una proyección de la trayectoria de las nubes de cenizas volcánicas y las posiciones del centro de los ciclones tropicales con información que se extienda después del periodo de validez.

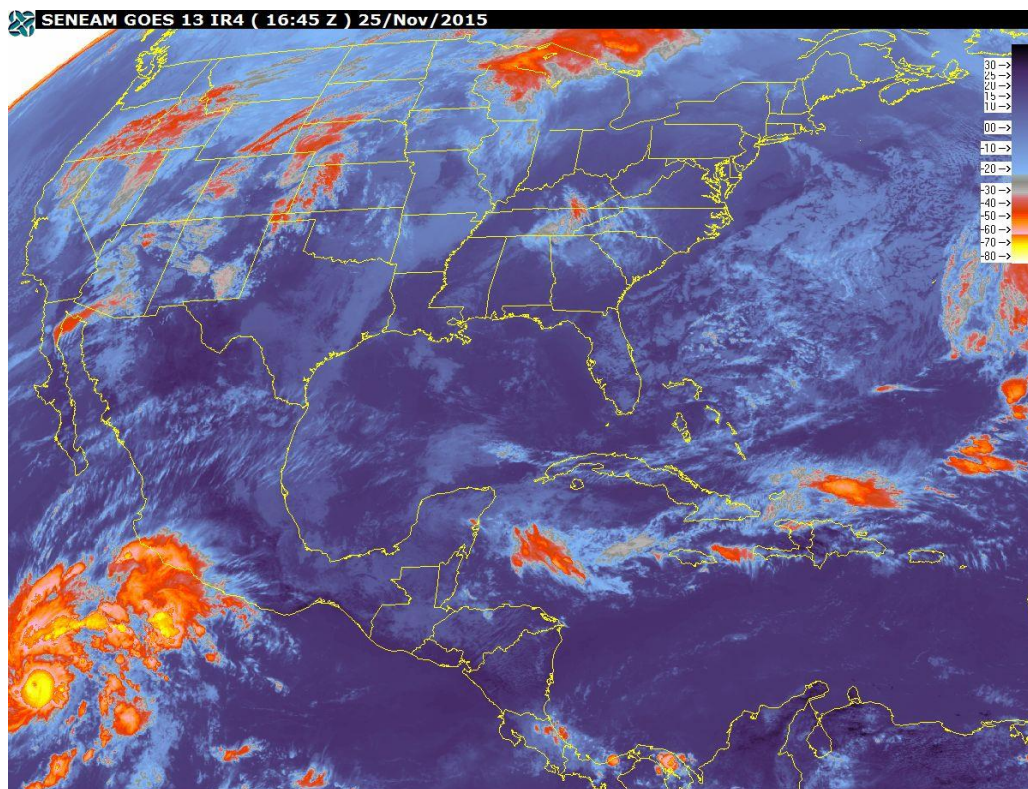
Los mensajes SIGMET se redactarán en lenguaje claro abreviado usando los códigos de la OACI

Ejemplo.

FF MMLLWSMX
041704 MMMXYMYT
MVMX31 MMP:X 041720
MMM SIGMET 1 B VALID 0417201042320 MMMX-
MEXICO FIR VA POPOCATEPETL 19.ON 98.6W OBS 041711 UTC BTW
FL180 FL290 AND 5NM WIDE.
OUTLOOK VA 042320 UTC 40NM WSW VOLCANO BTN FL180 FL290
AND
35NM WIDE =
DUPE XTA915

1.37.4 Mapas meteorológicos

Imagen de satélite

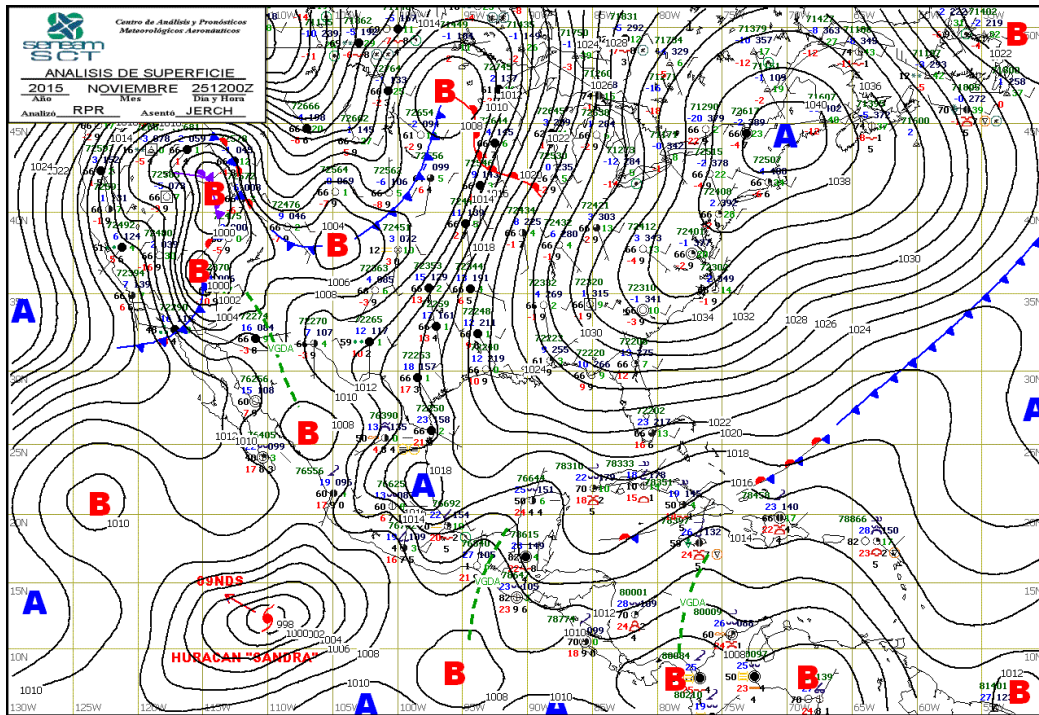


Imágenes tomadas por el satélite meteorológico que revelan información como el flujo de vapor de agua, el movimiento de los sistemas frontales y el desarrollo de un sistema tropical. Las imágenes continuas en pantalla ayudan a los meteorólogos en sus pronósticos. Las imágenes pueden ser tomadas de manera “visible” en las horas de luz del día o también usando IR o rayos infrarrojos que revelan la temperatura de las nubes y que pueden hacerse de día o de noche.

La imagen de satélite presentada es una imagen infrarroja tomada a una altura de 36000 kilómetros por el satélite medio ambiental estacionario GOES 8 de la Administración Oceánica y Atmosférica de los Estados Unidos de Norteamérica (NOAA). El satélite se mueve con la misma velocidad angular de la tierra por lo cual enfoca siempre el mismo lugar. La imagen infrarroja debe entenderse como un mapa de temperatura, en el que cada color indica un rango de temperaturas, el cual está relacionado con un rango de altitud de los toques de las nubes. VALIDEZ La imagen de satélite se actualiza cada 30 minutos Mapa de superficie

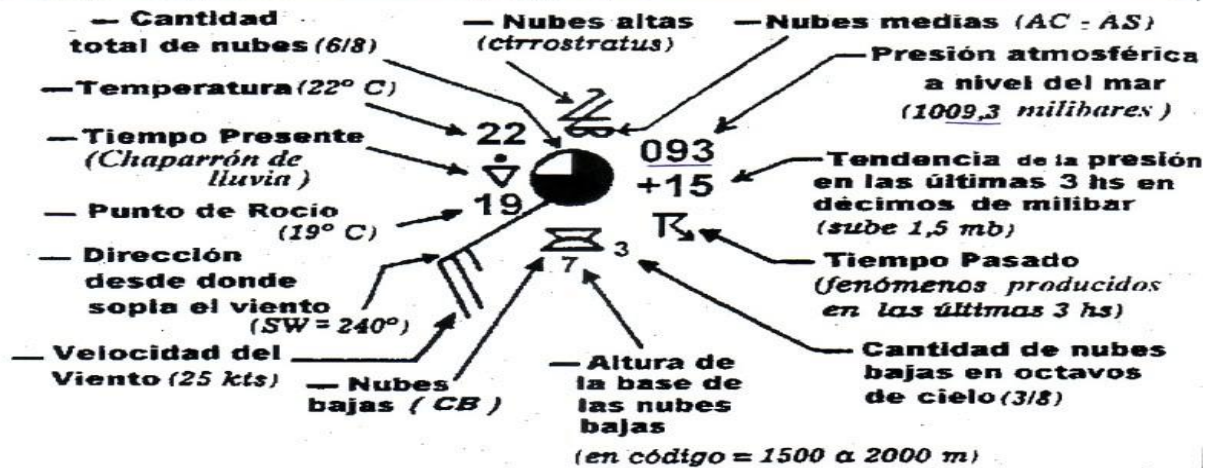
Es un mapa analizado que se representa por medio de un análisis isobárico todos los fenómenos sinópticos, es decir, Vaguadas, Cuñas, Frentes, Masas de aire.

No tienen periodo de validez y sus datos son únicamente para la hora en que se asentaron. Se emite cada tres horas iniciando a las 00 UTC.

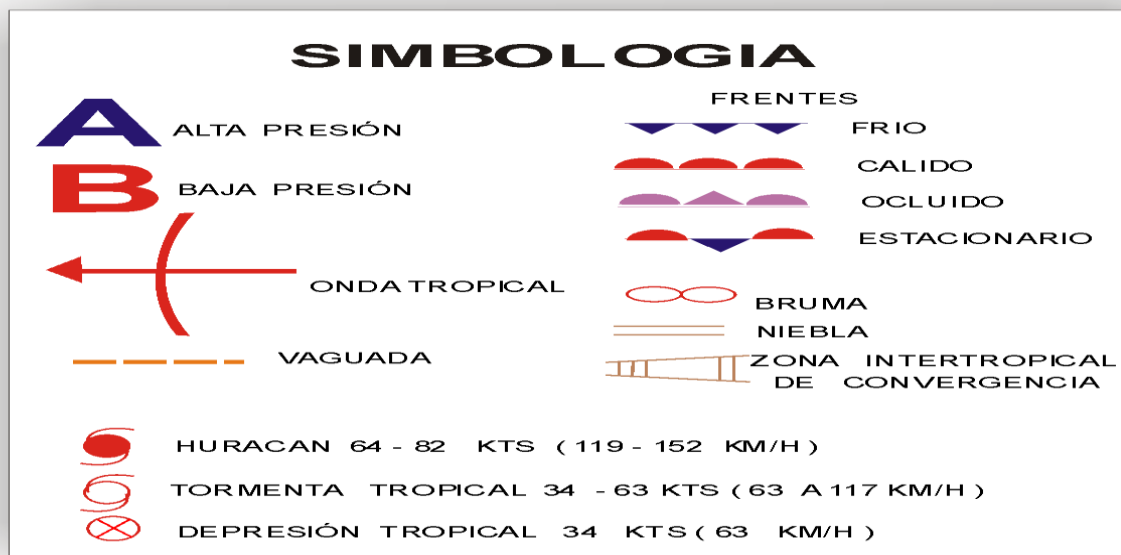


Codificación de mapas de superficie

- El "Ploteo" en las Cartas del Tiempo

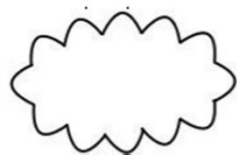
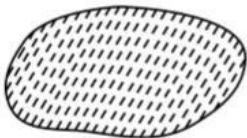
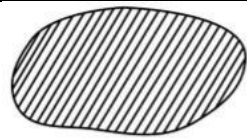


Símbolos de mapa de superficie



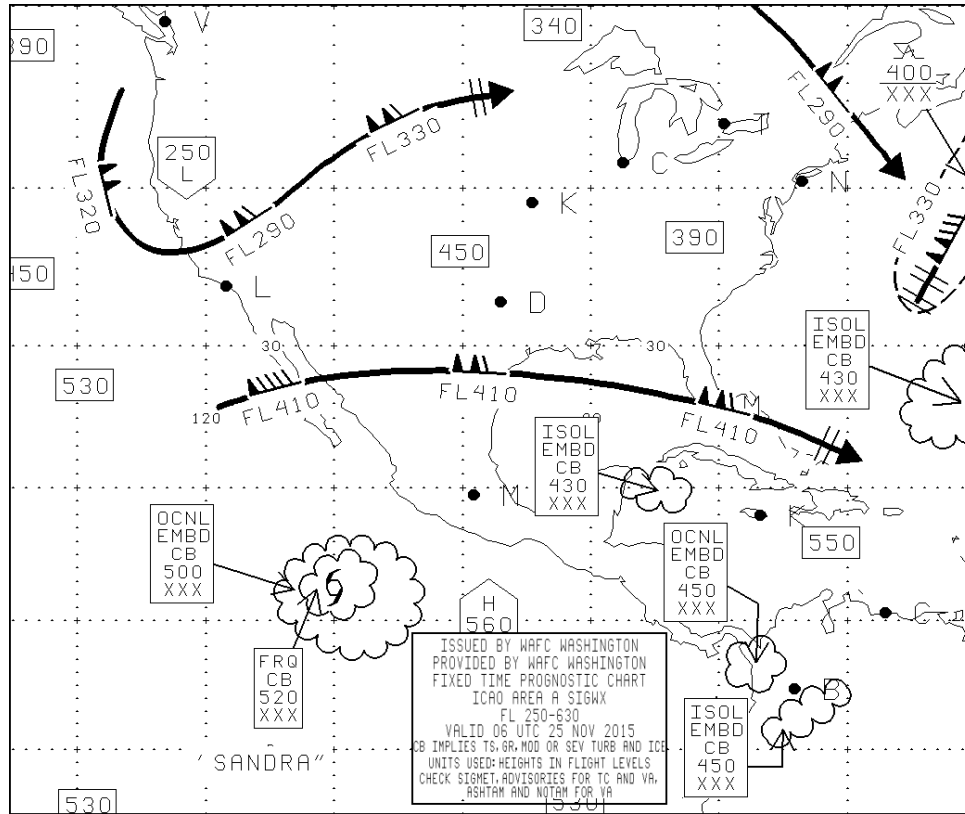
La información que proporciona incluye el pronóstico de fenómenos sinópticos y zonas de precipitación achubascada y continua, ya sea frecuente u ocasional, sólida y/o líquida; así como el nivel de congelación.

Decodificación del mapa de superficie

Descripción	Simbología
Zona de precipitación achubascada ocasional.	
Zona de precipitación continua ocasional.	
Zona de precipitación achubascada frecuente (más de la mitad del área).	
Zona de precipitación continua frecuente (más de la mitad del área).	
*El sombreado de los puntos significa precipitación líquida frecuente. *El sombreado con línea continua significa precipitación líquida.	

Mapa de tiempo significativo en la altura

Ofrece información sobre frentes, corrientes de chorro, nubosidad, niveles de tropopausa.



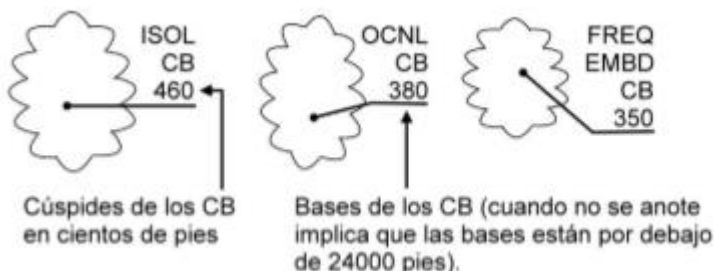
Este mapa se emite cuatro veces al día cada seis horas (VT) 00, 06, 12, 18 UTC.

Tiene un periodo de validez de doce horas que inicia seis horas antes de la hora de validez y concluye seis horas después.

Este mapa pronóstico contiene información meteorológica que incluye frentes, turbulencia, áreas de nubes conectivas incluyendo sus bases y cúspides, así como áreas de turbulencia, posición, altura y velocidad de la corriente de chorro, nivel de la tropopausa.

Este mapa pronóstico contiene información meteorológica que va desde los 24000 pies hasta los 63000 pies.

Decodificación del mapa pronóstico de niveles altos



NUBOSIDAD CUMULUSNIMBUS: Pequeñas líneas curvas delimitarán el área en la que se espera el desarrollo de los CB's. La cobertura de CB en el área pronosticada se dará en términos de:

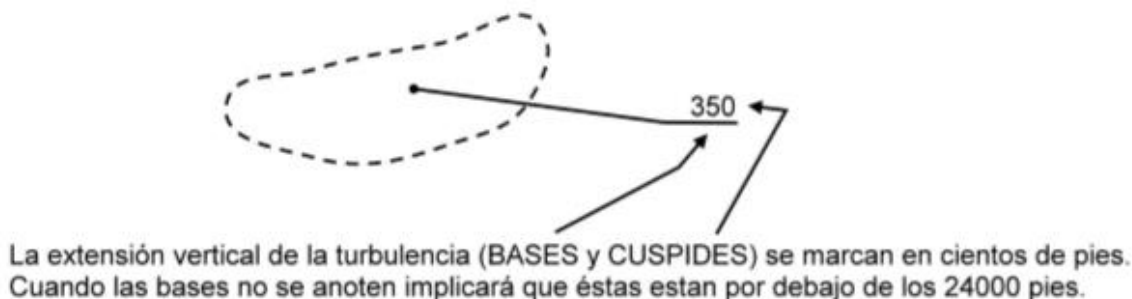
ISOL Aislados, menos de 118 de bóveda celeste cubierta con CB's.

OCNL Ocasionales, de 118 a 418 de bóveda celeste cubierta con CB's.

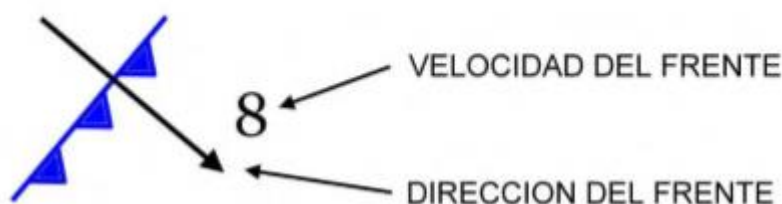
FRQ Frecuentes, de 518 a 818 de bóveda celeste cubierta con CB's.

EMB CB's, empotrados en una capa nubosa. Nubosidad de CB's implica turbulencia moderada y posible formación de hielo.

TURBULENCIA: Las áreas pronosticadas de turbulencia moderada o severa se delimitan por líneas discontinuas, y el pronóstico se hace para cualquier tipo de turbulencia no asociada con actividad convectiva ni nubosidad.



FRENTES: La posición de los frentes y su velocidad (en nudos) se pronostican con respecto a la superficie y la dirección con respecto al norte verdadero.



ALTITUD DE LA TROPOPAUSA: Se expresa en términos de nivel de vuelo con la cifra encerrada en

Abril 2025	Reedición 1	Página 1-138
Link Conexión Aérea S.A. de C.V.		

un pequeño rectángulo

370

CICLONES TROPICALES: Se dará posición y dirección pronosticada con los Símbolos convencionales.

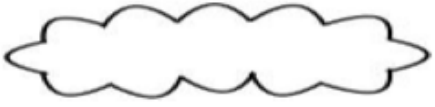
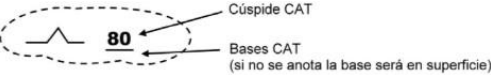
Depresión tropical (ROJO)

Tormenta tropical (ROJO)

Huracán (ROJO)



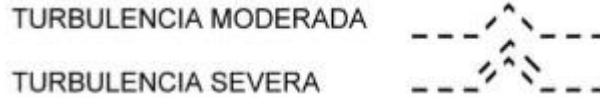
Decodificación del mapa pronóstico de niveles bajos

Descripción	Simbología
Área de condiciones IFT. Techo debajo de 1000 ft y la visibilidad inferior a 3 millas st.	
Área de condiciones MVFR. Techo de 1000 a 3000 ft y la visibilidad de 3 a 5 millas st.	
Turbulencia en aire claro (Clear Air Turbulence).	
Nivel de congelación: (isoterma de 0 °C)	

La turbulencia sólo se pronostica para intensidades de moderada a severa por lo que la turbulencia

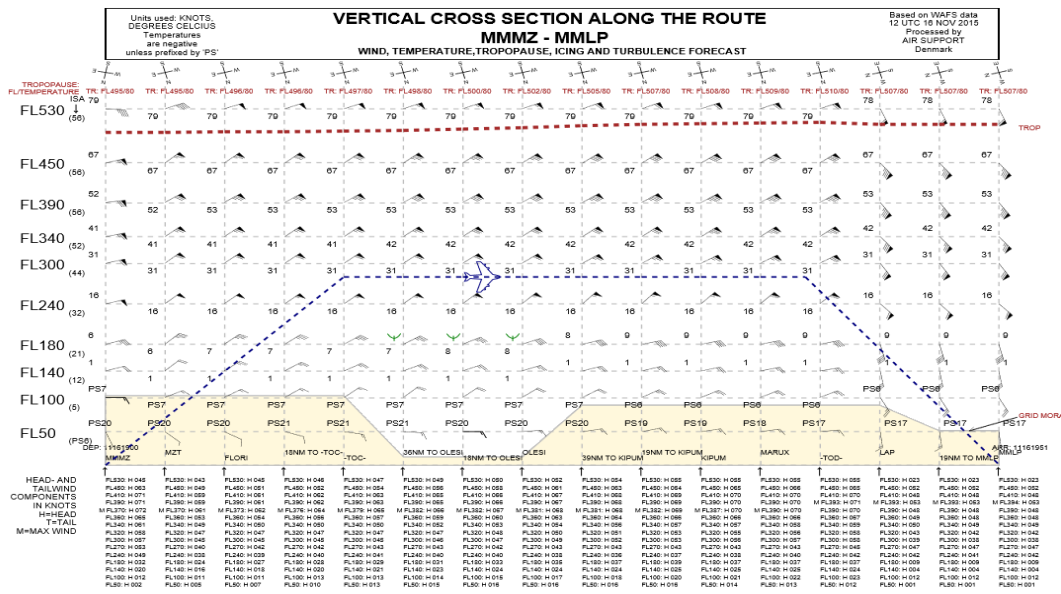
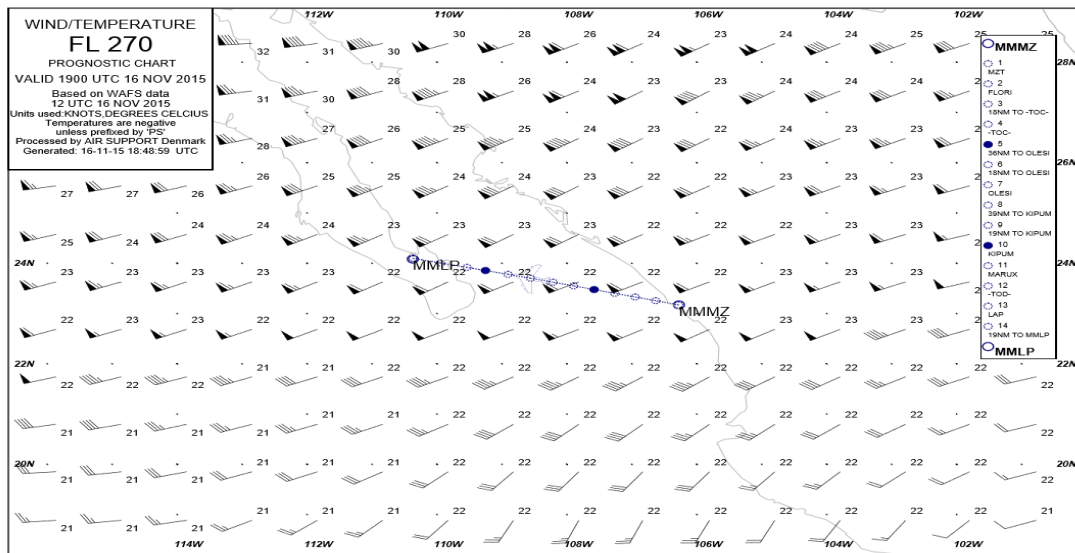
ligera nunca se marcará en el pronóstico, tampoco se delimitarán

Pronósticos para condiciones VFR.



Cuando las cúspides de la turbulencia no se anotan significa que rebasa los 24000 pies del pronóstico y que debe consultarse el mapa pronóstico de niveles superiores.

Mapa pronóstico de vientos y temperatura de presión constante



Se elabora para los niveles de 500, 300, y 200 milibarios, emitiéndose 4, veces al día con horas de validez 00, 06,

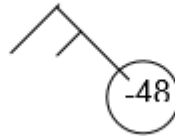
12, 18 UTC.

Nos presenta un pronóstico de dirección e intensidad de viento en la altura y temperatura ambiente para un nivel de presión constante

La decodificación de los datos ploteados se efectúa por medio del siguiente modelo:

Intensidad del Viento

Dirección del Viento



Temperatura ° C

Cuando la variación de la intensidad del viento exceda de 5 kts por cada mil pies en la vertical (wind shear) entonces el valor de la temperatura no aparecerá y en su lugar se podrá leer el valor de este cizallamiento excesivo encerrado en un octágono para una mejor visualización.

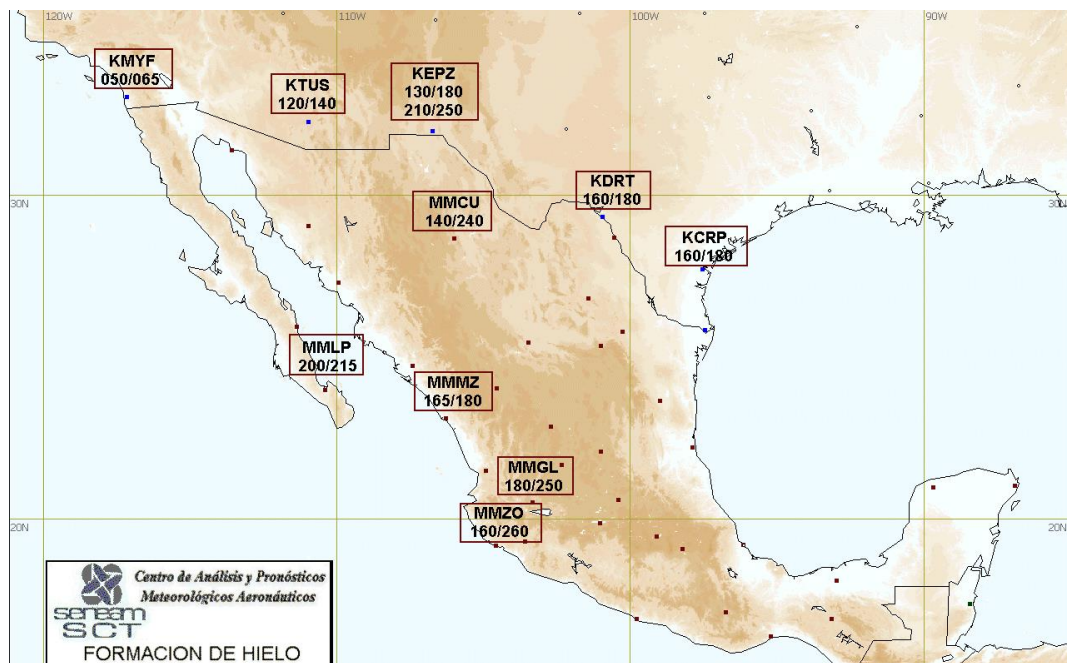
Equivalencias de niveles:

500 mbs = 18300 pies

300 mbs = 30100 pies

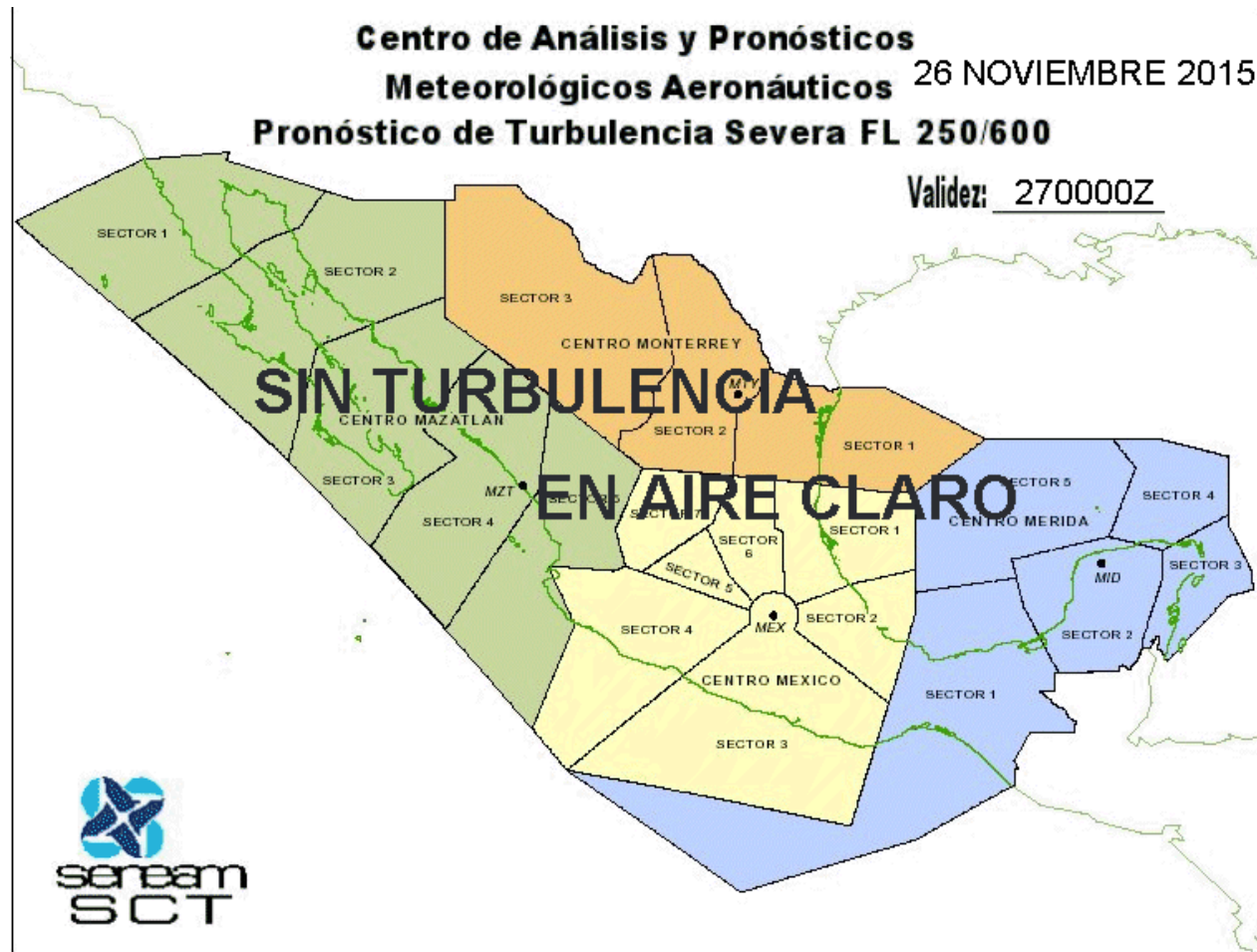
200 mbs = 38700 pies

Mapas pronósticos de zona de formación de hielo



Mapa pronóstico de zonas de turbulencia

Abril 2025	Reedición 1	Página 1-141
Link Conexión Aérea S.A. de C.V.		



1.38 RESPONSABILIDADES Y USO DEL LIBRO DE BITÁCORA

TAR utiliza dos libros de bitácoras por aeronave, que conforman el libro de bitácora que indica la regulación. TAR se apegará a lo establecido en la CO-AV 08.4-07 que establece los requisitos del contenido del libro de bitácora y bitácora de vuelo.

Los dos libros deben estar presentes al inicio de una operación y deben estar completos tal como se indica en los procedimientos.

TAR utiliza:

- Bitácora de Mantenimiento
- Bitácora de Operaciones
- Bitácora de Sobrecargos

NOTA: Para las instrucciones de la bitácora de Mantenimiento consultar el Manual de Mantenimiento y Procedimientos de Taller de TAR, bitácora de sobrecargos consultar el Manual de Sobrecargos y bitácora de Operaciones el MGO.

La tripulación será responsable del llenado de las bitácoras y durante su estancia en el avión responsables de su uso y salvaguarda.

- Toda la información que se registra en el libro de bitácoras debe ser escrita con bolígrafo de tinta negra y/o azul, utilizando letra de molde y ejerciendo presión suficiente de tal manera que en la original y copia los datos registrados sean legibles
- En el caso de que se cometan errores al escribir un texto, solo se permite tachar dichos errores con una línea, escribiendo enseguida el texto correcto.
- No está permitido el empleo de borradores o corrector en cualquiera de sus presentaciones para corregir errores en la bitácora.
- Una vez liberado un folio de bitácora No está permitido regresar a él para hacer correcciones o alteraciones.
- Llenar todos los espacios. En el caso de que algún espacio no se deba llenar por alguna condición específica se deberá anotar la leyenda N/A o trazar una línea diagonal.

1.39 PROCEDIMIENTOS DE CONDUCCION DE CARGA Y PASAJEROS

Manejo de Equipaje

Para la atención de sus vuelos en tierra TAR México celebrara contrato(s) con Empresas de Apoyo en tierra (Ground Handler) las cuales deberán cumplir y apegarse a las políticas y procedimientos de TAR MÉXICO. Siendo estas aplicables para los vuelos Regulares y No regulares de TAR.

Referirse al Manual de Operaciones Terrestres **(MOT)**, **Capítulo 4**, “Pasajeros y Equipaje”.

Articulos autorizados como equipaje documentado

c	SI	NO	Observaciones
Mercancías Peligrosas		x	Ninguna mercancía que se encuentre en las clasificacionesde mercancías peligrosas (habrá excepciones de acuerdo ala normatividad).
Perecederos	x		Excepto restos humanos, flores en los estados donde aplique y mariscos.
Animales Vivos	x		Solo lo descrito como AVIH en MOT sección 4.7.4
Artículos punzocortantes	x		En compartimiento de Carga
Bebidas alcohólicas	x		Siendo un máximo de 50 L y no mayor a 70 % Alcohol
Municiones	x		Solo en compartimiento de equipaje máximo 25 kg
Ropa, Calzado y Accesorios	x		
Descripción	SI	NO	Observaciones
Electrónicos	x		Aquellos que cumplan con las dimensiones establecidas, en el caso de aparato electrónico con pila recargable esta deberá estar fuera del dispositivo No Autorizados: Aire acondicionado, Concentradores de Oxígeno.
Mobiliario	x		Autorizado cumpliendo con las dimensiones establecidas.

Excepciones

Para la clase No 9 de las Clase de Mercancías Peligrosas

Las mercancías que pertenecen a esta clase no serán aceptadas para el transporte, con la excepción de los siguientes productos y que deberán ser aceptados por un operador de carga segura (Excepción: COMAT, partes y suministros):

1. ONU 1845 Dióxido de carbono, sólido (hielo seco).
2. ONU 2071 Fertilizantes de nitrato amónico.
3. ONU 2807 Materiales magnetizados.
4. ONU 3072 Elementos salvavidas, no auto inflables.
5. ONU 3268 Pretensores de cinturones de seguridad.
6. ONU 3316 Equipos químicos (nuevo)
7. ONU 3316 Botiquín de urgencia.
8. ONU 3334 Líquidos regulados para la aviación, n.e.p.
9. ONU 3335 Sólidos regulados para la aviación, n.e.p.
10. ID 8000 Artículos de consumo.

Las Mercancías peligrosas que no aparezcan listadas y aquellas que requieran de autorización previa (enumeradas anteriormente) deberán solicitarse para su transporte a través de correo electrónico con anticipación a la fecha de su transporte, dirigido al **Grupo de Carga**, en los siguientes correos electrónicos:

ffollowing@tarmexico.com
lmacosta@tarmexico.com
fearellano@tarmexico.com

Equipaje de Última Hora

Si durante el proceso de abordaje algún equipaje considerado originalmente como equipaje de mano, no llegara a caber en los espacios designados para tal efecto, dentro la cabina de pasajeros, este se deberá ser documentado como equipaje de última hora, para ello, el Anfitrión y/o la Sobrecargo del vuelo, deberán de notificar al Representante de Operaciones en Tierra (ROT), la cantidad de piezas que se encuentren en esta situación. **Por ningún motivo se podrá transportar ningún equipaje en la cabina de pasajeros fuera de los lugares indicados para ello, como son los compartimientos superiores y/o bajo los asientos.**

Si aún no ha sido emitido el Manifiesto de Peso y Balance, el ROT, informara por los medios a su alcance al Oficial de Operaciones de Vuelo o al Encargado de Turno de CCO. la cantidad de equipajes de Ultima Hora para que estos sean considerados en dicho manifiesto.

En caso de que el Manifiesto de Peso y Balance ya haya sido emitido, se podrá realizar una corrección de Última Hora, incluyendo el número de piezas de equipaje de Última Hora.

NOTA Para el cálculo del peso del Equipaje de Última Hora, a cada pieza se le asignará un peso promedio de: 22 Lbs (10 Kgs).

Referirse al Manual de Operaciones Terrestres (MOT), Capítulo 4, sección 4.2.20 "Equipaje de última hora".

1.39.1 Transporte de Animales Vivos como Equipaje Documentado

Esta facilidad se proporciona a pasajeros que pretenden llevar animales domésticos pequeños, tipificados como "mascotas". Únicamente son permitidos perros y gatos; debido a su naturaleza, no deberán ser transportados juntos en un mismo vuelo.

El total de animales permitidos por vuelo, en el compartimiento de carga, se describe a continuación

EQUIPO DE VUELO	PERROS	GATOS
ERJ-145	2	2

La documentación de perros y gatos se condiciona a las siguientes especificaciones:

a) Peso y tamaño:

TIPO DE AERONAVE	TAMAÑO DE LA JAULA (LARGO-ANCHO-ALTO)	PESO MAXIMO MASCOTA + JAULA	NUMERO MÁXIMO DE MASCOTAS POR VUELO.
ERJ - 145	38 x 32 x 30 (in) 95 x 80 x 75 (cm)	20 kg.	6

NOTA: siempre considerar que, por cada vuelo, el equipo se restringe a un total de 6 animales a bordo, entre animales documentados (AVIH, siendo 2 como máximo) y animales en cabina de pasajeros (PETC y ASER pudiendo ser hasta 4).

Referirse al Manual de Operaciones Terrestres (MOT), Capítulo 4, sección 4.7.4 "Animales como equipaje documentado (AVIH).

1.40 CONDICIONES PARA EVITAR Y/U OPERAR EN SITUACIONES ATMOSFERICAS PELIGROSAS O ADBVERSAS

Los procedimientos para operar en condiciones meteorológicas adversas se encuentran desarrollados en el manual de operación de la aeronave.

Las condiciones meteorológicas consideradas peligrosas son:

- Tormentas
- Turbulencia
- Condiciones de formación de hielo
- Granizo
- Caída de relámpagos
- Viento cizallante
- Nubes de cenizas volcánicas

En caso de existir condiciones meteorológicas adversas en ruta o en algún aeropuerto donde opera TAR MÉXICO, la oficina de Despacho y Control de Vuelos deberá proceder de la siguiente manera.

- Obtener condiciones meteorológicas presentes y pronosticadas.
- Analizar el entorno del vuelo (NOTAMS, informes de torre, informes de otras aeronaves en vuelo).
- Planear las rutas evitando al máximo entrar en zonas donde las condiciones meteorológicas que puedan afectar la seguridad del vuelo, para esto deberá buscar los niveles de vuelo adecuados, así como la ruta.
- Se almacenará el plan de vuelo con los servicios de transito aéreos por el cambio de ruta o nivel de vuelos.

Para mayores detalles consultar los procedimientos de despacho incluidos en este manual.

Tormentas

No existe una correlación entre la apariencia visual de las tormentas y su severidad. El mayor conocimiento de estas y el radar meteorológico han modificado las actitudes acerca de las tormentas, pero una regla sigue siendo verdadera:

“Cualquier tormenta debe considerarse como peligrosa”

Las observaciones y pronósticos meteorológicos tanto en forma de mensaje o como carta contienen información acerca de las tormentas y sus riesgos.

Cuando las tormentas son, o se espera que sean, suficientemente amplias para que el evitarlas sea difícil, como por ejemplo una línea de tormentas asociadas a un frente; SENEAM emite alertas en forma de SIGMETS o mensajes de “área de tormentas activa”.

SENEAM no emite mensajes SIGMET con relación a actividad de tormentas aisladas, por lo que la ausencia de SIGMET no necesariamente indica la ausencia de tormentas.

Para evitar tormentas se deberán seguir estas reglas:

Abril 2025	Reedición 1	Página 1-147
Link Conexión Aérea S.A. de C.V.		

No despegar o aterrizar de frente a una tormenta que se aproxima.

Vientos turbulentos o viento cizallante puede causar que se pierda control de la aeronave.

No intentar volar debajo de una tormenta aun si puede ver a través de esta hasta el otro lado. Los vientos turbulentos o viento cizallante bajo la tormenta puede ser desastrosos.

No volar sin radar meteorológico hacia una masa de nubes que contenga tormentas

No confiar en la apariencia visual de la tormenta como un indicador turbulencia dentro de las nubes

Evitar al menos con 20 MN de separación cualquier tormenta identificada como severa o con eco intenso en el radar meteorológico. Esto es especialmente cierto en nubes de yunque o comulonimbus.

Circunnavegar toda el área si esta tiene una cobertura de 6/10 de tormentas considerar como extremadamente peligrosa a cualquier tormenta con techos de 35,000 pies o más.

Turbulencia

En todas las tormentas existe turbulencia potencialmente peligrosa. La turbulencia más fuerte dentro de las nubes ocurre cuando existen corrientes cizallantes ascendentes y descendentes. Fuera de las nubes se ha encontrado turbulencia cizallante a algunos miles de pies arriba y lateralmente hasta 20 millas de una tormenta severa. Muchas veces frentes de ráfagas se mueven muy por delante (hasta 15 MN) de la precipitación asociada.

Es prácticamente imposible mantener una altitud constante en turbulencia, y maniobrar para intentar mantenerla sólo produce esfuerzos muy grandes en la aeronave. Es entendible que la velocidad de la aeronave determine la intensidad de los encuentros con la turbulencia. Los esfuerzos al avión son menores si se mantiene un horizonte constante y se permite que “ascienda o descienda”.

Engelamiento (formación de hielo)

El agua súper enfriada se congela al impacto sobre la aeronave. La formación del hielo cristalino puede ocurrir a cualquier altitud arriba del nivel de engelamiento; pero a niveles altos, la formación de hielo de pequeñas gotas puede formar hielo amorfo o mixto. La abundancia de gotas de agua súper enfriadas hace la formación de hielo muy rápida entre 0° y -15°C, por lo cual se recomienda minimizar la exposición a estas condiciones.

El FOO de Control Operacional evaluará las condiciones meteorológicas prevalecientes y los pronósticos de terminal y con el apoyo del PIC informará a CCO que la aeronave se encuentra bajo el concepto de "avión limpio". Para esto el PIC se basará en el procedimiento del SOP ICE CONDITIONS, COLD WEATHER AND COLD SOAK PAG 2-75 1 01

Granizo

Abril 2025	Reedición 1	Página 1-148
Link Conexión Aérea S.A. de C.V.		

El granizo compite con la turbulencia como el más grande riesgo de las tormentas. Las gotas súper enfriadas arriba del nivel de engelamiento empiezan a congelarse; una vez que una gota se ha congelado, otras gotas empiezan a unirse a la primera, por lo cual el granizo empieza a crecer. Los granizos más grandes ocurren en tormentas que han crecido a grandes alturas con grandes corrientes ascendentes. Eventualmente los granizos caen, posiblemente a alguna distancia del centro de la tormenta. Por lo cual se enfatiza el maximizar las precauciones asociadas a las tormentas.

Relámpagos

La caída de un relámpago puede perforar la piel de la aeronave. Se ha sospechado que la caída de relámpago ha sido la fuente de ignición de vapores de combustión en algunas explosiones; sin embargo, los accidentes serios debido a la caída de relámpago son extremadamente raros.

La caída de relámpago cercana a la aeronave puede cegar momentáneamente a los pilotos incapacitándolos para navegar ya sea visualmente o por instrumentos. Los relámpagos pueden inducir errores permanentes en las brújulas magnéticas, además que incluso la caída de relámpagos aún distantes puede interrumpir las radiocomunicaciones en frecuencias bajas y medias.

En caso de que la aeronave sea golpeada por relámpagos, siga los siguientes procedimientos:

En vuelo, verifique que todo los equipos de radiocomunicaciones y el radar meteorológicos. Registre el golpe en la bitácora.

En tierra, verifique: La calibración de la brújula (de standby)

Daños en el fuselaje, alas, radomo, empenaje, antenas, tubos pitot. Todos los bordes de salida y descargas de electricidad estática. Equipo de navegación y radios.

Viento cizallante (windshear)

La más importante regla que la tripulación debe manejar en relación con el viento cizallante es la de evitar las áreas donde se sabe hay viento cizallante.

El viento cizallante severo puede definirse como un cambio rápido en la dirección y/o intensidad del viento que resulta en cambios de velocidad mayores de 15 nudos o de velocidad vertical mayores a 500 pies por minuto.

La forma más peligrosa de viento cizallante se presenta bajo condiciones de clima convectivas (microburst) ya sea de tipo seco o húmedo. Como se ve en la tabla siguiente las condiciones meteorológicas convectivas son las que han causado la mayoría de los accidentes cuya causa conocida fue el viento cizallante.

Causas del viento cizallante	Porcentaje aproximado de accidentes por viento cizallante
Condiciones convectivas (tormentas, lluvia y tormentas de nieve)	65 %
Sistemas frontales	15 %
Corrientes de chorro a baja altitud	5 %
Vientos de superficies fuertes o arrachados	5 %
Todas las demás causas (inversiones de temperatura, causas desconocidas circulación de brisas marinas)	10 %

Señales de peligro viento cizallante (dry microburst)

Abril 2025	Reedición 1	Página 1-149
Link Conexión Aérea S.A. de C.V.		

Pireps	Precaución – Debido a la intensificación rápida de microburst, el viento cizallante puede ser hasta del doble de severo de lo reportado por el PIREP
LLWAS	Precaución- Este sistema no es totalmente preciso en la detección de microburst y es propenso a falsas indicaciones
Virga	Lluvia que cae de nubes cuya base es alta, evaporándose antes de llegar a tierra
Temperatura/Temp de punto de rocío	Vigile cuando haya una diferencia de entre 17 y 28°C
Turbulencia	Una turbulencia moderada o severa puede estar asociada con la descarga de un microburst
Vientos fuertes localizados	Tolvaneras, anillos de polvo u otras indicaciones similares a tornados y cualquier otra evidencia de vientos fuertes localizados
Radar meteorológico de a bordo	Indicaciones de celdas débiles (verde) con bases entre 5,000 y 15,000 pies sobre el nivel del terreno lo cual indica precipitación débil, usualmente virga.
Pronósticos meteorológicos	El potencial para se produzca un microburst está indicado por una humedad a niveles medios, condiciones de superficie muy seca y una diferencia entre la temperatura y la temperatura de punto de rocío de entre 17 y 28°C

Señales de peligro viento cizallante asociado a tormentas (wet microburst)

Pireps	Precaución – Debido a la intensificación rápida de microburst, el viento cizallante puede ser hasta del doble de severo de lo reportado por el PIREP
LLWAS	Precaución- Este sistema no es totalmente preciso en la detección de microburst y es propenso a falsas indicaciones
Tormentas	Además de los peligros conocidos de tormentas un estimado de un 5% de tormentas que están acompañadas por lluvia intensa y/o relámpagos contienen en su interior microburst
Vientos fuertes localizados	Tolvaneras, anillos de polvo u otras indicaciones similares a tornados y cualquier otra evidencia de vientos fuertes localizados (Precaución las indicaciones visuales pueden estar oscurecidas por condiciones de baja visibilidad en condiciones de microburst asociado a tormentas)
Turbulencia	Una turbulencia moderada o severa puede estar asociada con la descarga de un microburst
Radar meteorológico de a bordo	Busque el área arriba y a lo largo de las trayectorias de despegue y aproximación señales de precipitación intensa.
Pronósticos meteorológicos	A pesar de que actualmente no existen técnicas para pronosticar un microburst húmedo, la tripulación debe considerar los pronósticos de tormentas en los pronósticos de área terminal y avisos de condiciones meteorológicas severas como una posible indicación de microburst

Pista contaminada

Las pistas secas, húmedas, empapadas o mojadas no se consideran como pistas contaminadas:

Abril 2025	Reedición 1	Página 1-150
Link Conexión Aérea S.A. de C.V.		

- Pista seca: Sin humedad presente
- Pista Húmeda: Pavimento no empapado, la apariencia de la superficie no brillante
- Pista mojada: Pavimento totalmente empapado, superficie con apariencia brillante con una profundidad de agua menor a 1/8 de pulgada (3 mm)

Las pistas se considerarán como contaminadas cuando *:

Más del 25% de la superficie a ser usada está cubierta por agua estancada o aguanieve con un espesor mayor a 1/8 de pulgada (3 mm) de profundidad o tenga una acumulación de nieve o hielo

Si la contaminación se encuentra en la parte de la pista donde se tendrá la porción de alta velocidad durante la carrera de despegue, también es apropiado considerar a la pista como contaminada.

Están prohibidos los despegues cuando la profundidad del agua estancada o aguanieve sea mayor de ½ pulgada (13 mm).

Cuando se tenga la pista contaminada se deberá reducir el peso de despegue de acuerdo a los datos presentados en el manual de operación de la aeronave (AOM).

Las equivalencias de profundidad de la Nieve son:

Profundidad del contaminante		Equivalencia con agua estancada
Nieve seca	4 pulgadas (10 cm)	¼ pulgada (6 mm)
	2 pulgadas (5 cm)	½ pulgada (13 mm)
Nieve húmeda o aguanieve	½ pulgada (13 mm)	½ pulgada (13 mm)
	¼ pulgada (6 mm)	¼ pulgada (6 mm)

Nieve seca: nieve que puede ser fácilmente compactada con la mano (densidad de aproximadamente 25 lbs/ft³)

Nieve húmeda: nieve que no puede ser fácilmente compactada con la mano (densidad de aproximadamente 12 lbs/ft³)

Procedimientos por encuentros con cenizas volcánicas.

Ceniza Volcánica

Debido al peligro potencial que representa este fenómeno para las operaciones aéreas y el alto costo por los daños causado, se ha hecho indispensable adoptar métodos e implementar planes de contingencia que permitan disminuir en gran medida sus efectos y consecuencias.

El siguiente plan operativo se ha implementado como medida preventiva para disminuir el impacto en las operaciones.

Instrucciones Preliminares

Enviar Mensajes a todas las estaciones informando el status que guarda el área del valle de México, así como de cualquier región en la república mexicana donde se tenga reporte de emisiones de ceniza, así

Abril 2025	Reedición 1	Página 1-151
Link Conexión Aérea S.A. de C.V.		

como nuestras operaciones.

Alertar a las estaciones que juzguen pertinentes para que atiendan y garanticen una red de comunicación eficiente, notificándoles que estarán como aeropuerto alternativo con un horario de servicio que cubra las operaciones de los vuelos en las operaciones tanto de llegada y salida.

Se solicitará a los oficiales de operaciones que, a través de la frecuencia de compañía, se informe a los vuelos que se prevén vuelen cerca del área de la exhalación, sobre la última información que se tenga de ceniza volcánica, así como a los vuelos que de llegada se les solicitará información PIREP de lo observado en la ruta.

Se enviará un mensaje a cada uno de las estaciones afectadas indicándoles que el vuelo no se despachará hasta recibir el nuevo plan de vuelo o instrucciones para su operación.

El área de despacho, recabará toda la información generada por SENEAM y CENAPRED con respecto a este fenómeno, de tal forma que alerte al sistema en los cambios significativos de posición y dirección de las cenizas volcánicas con el fin de adecuar el despacho de nuestras operaciones, así como establecer contacto especial urgente de nuestros vuelos que estén en proceso y pudieran ser afectados.

Los despachadores del CCO, después de haber solicitado información a centro México o al CAPMA sobre el área de afectación de ceniza, realizarán las modificaciones a las rutas afectadas.

Notificar a mantenimiento de cada uno de las matrículas de los aviones que operaron cerca del área de exhalación de ceniza volcánica, con el fin de que sean revisados dichos aviones y se cuente con retroalimentación de las condiciones que guardan las rutas bajo estas condiciones.

1.41 POSICIONES QUE DEBEN OCUPAR LOS MIEMBROS DE LA TRIPULACION ASIGNADA

Posición correcta de los Pilotos (Capitán asiento izquierdo, Primer Oficial asiento derecho)

Antes de iniciar cualquier despegue, aproximación y/o aterrizaje, es muy importante que los pilotos se encuentren sentados correctamente en sus respectivas posiciones. Esto es mandatorio para lograr que su campo de visión abarque los instrumentos de vuelo y el mayor número de luces de la pista en la zona de toque.

NOTA: ESTA Estrictamente Prohibido que los Capitanes y Primeros Oficiales Intercambien los Asientos salvo condiciones de Emergencia. Los únicos Capitanes que pueden sentarse en el Asiento Derecho son los Asesores Instructores cuando sean asignados.

Posición del sobrecargo Usará el asiento de sobrecargo en todas las fases donde se indique, tal como lo marque el Manual de Sobrecargos en su respectiva sección.

1.42 USO DEL CINTURON DE SEGURIDAD Y/O ARNESES ´POR PARTE DE PASAJEROS Y TRIPULANTES DE CABINA Y DE VUELO, DURANTE LAS DIFERENTES FASES DE VUELO

Con la finalidad de no duplicar información que es requerida consulta el MGO en su capitulo 8, sección 8.22.

1.43 ADMISION A LA CABINA DE MANDO POR PERSONAS QUE NO PERTENEZCAN A LA TRIPULACION DE VUELO

Con la finalidad de no duplicar información que es requerida consulta el MGO en su capitulo 8, sección 8.23 y MS sección 11.14.

1.44 USO DE ASIENTOS DE TRIPULACION Y ASIENTOS ADICIONALES DE CABINA DE MANDO

Con la finalidad de no duplicar información que es requerida consulta el MGO en su capitulo 8, sección 8.24.8.24.1 y 8.24.2 y MS sección 11.15.

1.45 REQUISITOS DE SEGURIDAD DE CABINA

Descripcion	Refrencia
Preparación de la cabina para el vuelo, requisitos en vuelo y preparación para aterrizaje, incluyendo procedimientos para asegurar la cabina y cocinas;	MGO, sección 8.26
Cabina esteril	MGO seccion 8.26.1, 8.26.2 y 8.26.3
Procedimientos a seguir durante el abordaje y desembarque de pasajeros;	MS, sección 4.45, 4.46.2 y 4.46.14
Fumar abordó	MS sección 4.50
Procedimientos de información a los pasajeros	MS capitulo 6

Procedimientos para asegurar que los pasajeros sean distribuidos en los asientos de tal manera que puedan ayudar en caso de una evacuación de emergencia, y no obstruir la evacuación de la aeronave

En Caso de que exista alguna necesidad especial por razones de Peso y/o Balance para el acomodo de pasajeros documentados el Oficial de Operaciones de Vuelo en Turno del CCO deberá notificar a la Representante de Operaciones en Tierra (ROT) correspondiente al vuelo que se esté despachando las necesidades específicas del Acomodo de Pasajeros, esta notificación, se deberá de hacer con la mayor antelación posible para que no se moleste a los pasajeros. En caso de que por alguna razón especial (la cual deberá de ser explicada por escrito a la Jefatura Despacho y Control de Vuelos) se tenga que realizar un re-acomodo de pasajeros cuando estos se encuentren ya documentados, el Anfitrión será el

Abril 2025	Reedición 1	Página 1-153
Link Conexión Aérea S.A. de C.V.		

	MANUAL DE DESPACHO	
	CAPITULO 1	GENERALIDADES

responsable de re-acomodar a los pasajeros en cabina, conforme a las instrucciones del Oficial de Operaciones de Vuelo en Turno en el CCO.

NOTA Queda estrictamente **PROHIBIDO** transportar y/o permitir el acceso a ningún pasajero en la Cabina de Mando de la aeronave.

NOTA Todos los casos y/o conceptos referentes al manejo de Pasajeros que no se encuentren referenciados en el Manual de Despacho, deberán de ser consultados en el Capítulo 04 del “Manual de Operaciones Terrestres” (MOT).

1.46 VUELOS DE TRASLADO SIN PASAJEROS, DE INSTRUCCIÓN, DE PRUEBA Y DE POSICIONAMIENTO

Con la finalidad de no duplicar información que es requerida consulta el MGO en su capitulo 9, sección 9.1.1.

1.47 REGLAMENTO DEL AIRE

Con la finalidad de no duplicar información que es requerida consulta el MGO en su capitulo 9, sección 9.27.

Abril 2025	Reedición 1	Página 1-154
Link Conexión Aérea S.A. de C.V.		

PÁGINA INTENCIONALMENTE DEJADA EN BLANCO

	MANUAL DE DESPACHO	
	Capítulo 2	Información Operacional de las Aeronaves

CAPITULO 2 **INFORMACIÓN OPERACIONAL DE LAS AERONAVES**

Abril 2025	Reedición 1	Página 2-1
Link Conexión Aérea S.A. de C.V.		

	MANUAL DE DESPACHO	
	Capítulo 2	Información Operacional de las Aeronaves

PÁGINA INTENCIONALMENTE DEJADA EN BLANCO

Abril 2025	Reedición 1	Página 2-2
Link Conexión Aérea S.A. de C.V.		

	MANUAL DE DESPACHO	
	Capítulo 2	Información Operacional de las Aeronaves

Contenido

2.1 INFORMACION GENERAL DE LAS AERONAVES	6
2.1.1 Dimensiones	6
2.1.2 Limitaciones Operacionales.....	7
2.1.3 Configuración de distribución de pasajeros y carga	9
2.1.4 Tipos de operación aprobadas	10
2.1.5 Composición de tripulación.....	10
2.1.6 Limitaciones de velocidad.....	10
2.1.7 Limites de viento.....	17
2.1.8 Limitaciones a los rendimientos.....	18
2.1.9 Procedimientos normales, anormales y de emergencia	19
2.1.10 Datos de desempeño/rendimiento	21
2.1.11 Limitaciones de certificación y funcionamiento.....	21
2.2 PESO Y BALANCE	22
2.2.1 Elaboración y envío de despacho de manera centralizada	24
2.2.2 Peso y balance ultima hora	25
2.2.3 Procedimientos para el Despacho	25
2.2.4 Tipos de Despacho.....	28
2.2.5 Despacho de vuelos y Control Operacional	29
2.2.6 Operación de vuelos Charter o de fletamento	32
2.2.7 Despacho de Vuelos con Peso Restringido	32
2.2.8 Vuelo Ferry	34
2.2.9. Mecánico a Bordo.....	34
2.2.10 Procedimiento planeación de vuelos	35
2.2.11 Sistema de despacho	35
2.2.12 Manifiesto de Peso y Balance	57
2.2.13 Formato de Peso y Balance	58
2.2.14 Preparación de la forma de peso y balance	59
2.2.15 Determinación del peso del combustible	60
2.2.16 Formato de Peso y Balance Electrónico (backup).....	61
2.2.17 Descripción Formato de Peso y Balance Electrónico (backup).....	62
2.3 PLAN DE VUELO.....	65
2.3.1 Plan de vuelo OACI	65
2.3.2 Plan de vuelo Operacional.....	81
2.3.3 Formato Plan de Vuelo Operacional.....	87
2.4 POLITICAS DE DESPACHO.....	88
2.4.1 Combustible mínimo para despacho (MFR)	89
2.4.2 Cantidad mínima de aceite	92
2.5 PROCEDIMIENTOS DE CONTINGENCIA.....	93
2.6 SEGUIMIENTO DE VUELOS	95
2.6.1 Sistema de Seguimiento de Vuelos	97
2.6.2 Mensaje Operacional de Salida.....	98

Abril 2025	Reedición 1	Página 2-3
Link Conexión Aérea S.A. de C.V.		

	MANUAL DE DESPACHO	
	Capítulo 2	Información Operacional de las Aeronaves

2.6.3 Mensaje Operacional de Llegada	99
2.5.4 Comunicación CCO-Tripulaciones en el Seguimiento de Vuelos.....	100
2.7 REGISTRO DE OPERACIONES.....	103
2.7.1 Descripción de registro de operaciones en sistema Agentis	103
2.7.2 Ingreso de datos operacionales.....	106
2.7.3 Asignación de matrículas en sistema	111
2.7.4 Hoja de registro de operaciones.....	113
2.8 PROCEDIMIENTOS, PROVISIONES Y ASEGURAMIENTO DE CARGA.....	116
2.9 DESCRIPCION DE LOS SISTEMAS DE LA AERONAVE, CONTROLES E INSTRUCCIONES OPERACIONALES	116
2.10 LISTA DE EQUIPO MINIMO (MEL).....	117
2.10.1 Imagen de M.E.L.	121
2.10.2 Actitud Frente a componentes inoperativos	122
2.11 EQUIPO DE SUPERVIVENCIA, EMERGENCIA Y SEGURIDAD INCLUYENDO OXIGENO	123
2.12 DESCARGA DE COMBUSTIBLE	124

Abril 2025	Reedición 1	Página 2-4
Link Conexión Aérea S.A. de C.V.		

	MANUAL DE DESPACHO	
	Capítulo 2	Información Operacional de las Aeronaves

PÁGINA INTENCIONALMENTE DEJADA EN BLANCO.

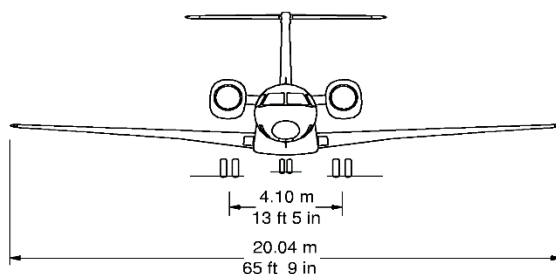
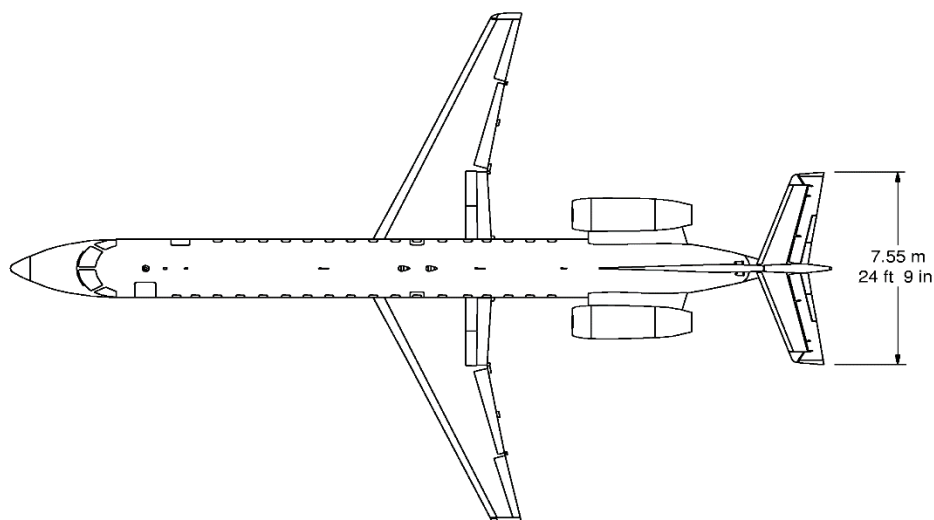
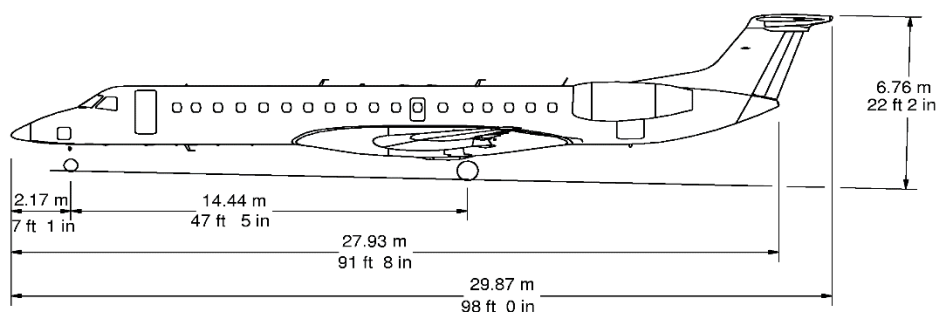
Abril 2025	Reedición 1	Página 2-5
Link Conexión Aérea S.A. de C.V.		

	MANUAL DE DESPACHO	
	Capítulo 2	Información Operacional de las Aeronaves

2.1 INFORMACION GENERAL DE LAS AERONAVES

2.1.1 Dimensiones

EMB-145 THREE VIEW DRAWING



Abril 2025	Reedición 1	Página 2-6
Link Conexión Aérea S.A. de C.V.		

	MANUAL DE DESPACHO	
	Capítulo 2	Información Operacional de las Aeronaves

2.1.2 Limitaciones Operacionales

Pesos Máximos Estructurales

MAXIMUM WEIGHT LR			
Max. Ramp Weight (MRW)	Max. Takeoff Weight (MTOW)	Max. Landing Weight (MLW)	Max. Zero Fuel Weight (MZFW)
48722 lb	48501 lb	42549 lb	39462 lb

MAXIMUM WEIGHT EP			
Max. Ramp Weight (MRW)	Max. Takeoff Weight (MTOW)	Max. Landing Weight (MLW)	Max. Zero Fuel Weight (MZFW)
46495	46275	41226	37698

NOTA: Para mayor detalle de las limitaciones de Despeque, Ruta y Aterrizaje, referirse al “Airplane Operations Manual” Volumen 1 sección 1-01, “Limitations”, sección 1-04, “Performance”, sección 1-05 “Flight Planning”, así como al “Airplane Flight Manual” sección 2 “Limitations” y sección 5 “Performance”, ambos manuales del fabricante autorizados por la Agencia Federal de Aviación Civil.

Abril 2025	Reedición 1	Página 2-7
Link Conexión Aérea S.A. de C.V.		



MANUAL DE DESPACHO

Capítulo 2

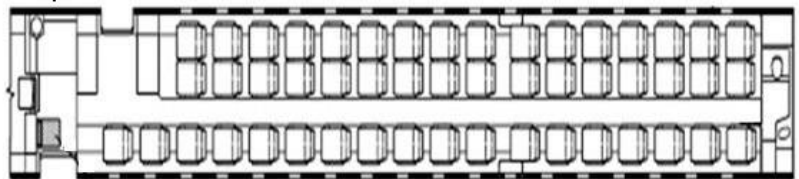
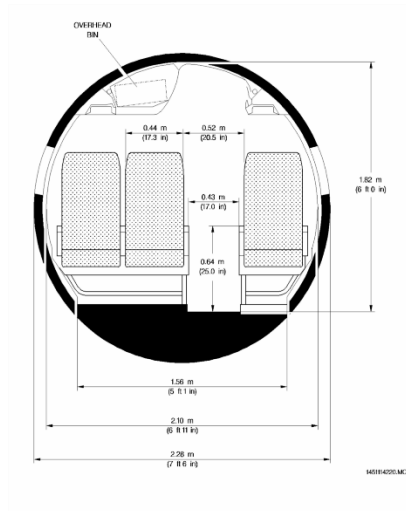
Información Operacional de las Aeronaves

DATOS DE LAS AERONAVES

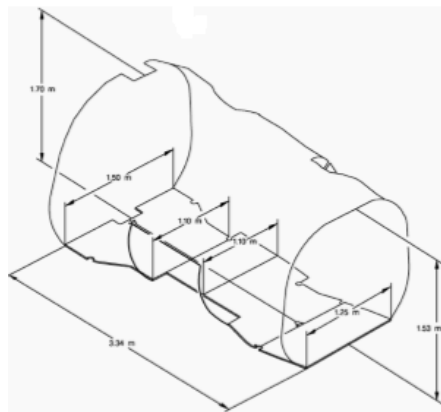
Matricula	Fabricante	Modelo	Número de Serie	Año de Fabricación	Configuración de Pasajeros	Techo de servicio	Peso Máximo en Rampa		Peso Vacío		Peso Básico Operacional		Unidad Índice	Capacidad de Combustible				Motores y Potencia (ROLLS ROYCE)
							lbs	kgs	lbs	kgs	lbs	kgs		u.s. Gallo ns	Lts.	Kgs.	Lbs.	
XA-NFP	Embraer	145-LR	145063	1998	3+50	37,000 ft	48,722	22,100	27,211	12,343	27,990	12,696	51	1,690	6,397	5,186	11,434	AE 3007-A1P 7580 lbf 3,428 Kgf
XA-AFH			145078	1998					27,456	12,454	28,236	12,808	51					
XA-PFL			145138	1998					27,376	12,418	28,157	12,772	47					
XA-IFP			145241	2000					27,243	12,357	28,023	12,711	51					
XA-IVB			145382	2001					26,898	12,200	26,983	12,239	53					
XA-VGQ		145-EP	145418	2001			46,495	21,090	26,749	12,133	26,834	12,171	68	1360	5148	4173	9200	AE 3007-A1 8,338 lbf 3,770 Kgf
XA-MBR			145187	1999					26,651	12,089	26,737	12,128	65					

2.1.3 Configuración de distribución de pasajeros y carga

Pasajeros



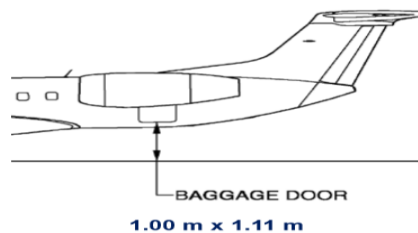
Compartimento de Carga



Dejar 5cm (2plg) de separación entra la maleta o pieza de carga mas alta y el techo del compartimento de carga.

VOLUMEN DISPONIBLE	9.2 m³ (325 pies³)
CARGA MÁXIMA DISTRIBUIDA EN EL PISO	390 Kg/m² (80 lb/ft²)
CAPACIDAD TOTAL MÁXIMA	1,200 Kg (2,646 lb)
CAPACIDAD MÁXIMA POR SECCIÓN	400 Kg (882 lb)

PUERTA DEL COMPARTIMENTO DE CARGA



	MANUAL DE DESPACHO	
	Capítulo 2	Información Operacional de las Aeronaves

2.1.4 Tipos de operación aprobadas

Las aeronaves de TAR MÉXICO están certificadas en la Categoría de Transporte y son elegibles para las siguientes operaciones cuando el equipo y los instrumentos apropiados requeridos por la aeronavegabilidad y las regulaciones de operación estén instalados, aprobados y en condiciones operables:

- Operación bajo reglas de vuelo visuales (VFR día)
- Operaciones bajo reglas del vuelo por instrumentos (IFR día y noche)

Esta información se encuentra contenida en Límites y Dimensiones operacionales de las aeronaves en el Certificado de Explotador de Servicios Aéreos (AOC) LCT 2013 de Link Conexión Aérea Parte “B” Hojas 01/06.

2.1.5 Composición de tripulación

	Capitán	Primer oficial	Sobrecargo
EMB-145	1	1	1

2.1.6 Limitaciones de velocidad

Velocidades

Velocidad Máxima de Viento Cruzado para Despegue y Aterrizaje

- Pista Seca 30 Kt
- Pista Húmeda 30 Kt
- Pista con Nieve 30 Kt
- Pista con Agua Estancada/Agua Nieve Lodosa 20 Kt
- Pista con Hielo 10 Kt

Velocidad Máxima de Llantas 195 Kt (225 MPH)

Velocidad Máxima con Flaps Extendidos (V_{FE})

- Flaps 9° 250 Kias
- Flaps 18° 200 Kias
- Flaps 22° 200 Kias
- Flaps 45° 145 Kias

Abril 2025	Reedición 1	Página 2-10
Link Conexión Aérea S.A. de C.V.		

	MANUAL DE DESPACHO	
	Capítulo 2	Información Operacional de las Aeronaves

Velocidad Máxima con Tren de Aterrizaje Operando/Extendido (V_{LO} and V_{LE})

- V_{LO} for retraction 200 Kias
- V_{LO} for extensión 250 Kias
- V_{LE} 250 Kias

Nota: **V_{LO} for retraction.** Es la velocidad máxima a la que el Tren de aterrizaje puede ser retraído de manera segura
 V_{LO} for extensión: Es la velocidad máxima a la que el Tren de aterrizaje puede ser extendido de manera segura.
 V_{LE} : Es la velocidad máxima a la que, el avión con el Tren de aterrizaje extendido, puede volar con seguridad

Velocidad de Maniobra (V_A)

V_A 200 Kias

Nota: Maniobras que involucren un ángulo de ataque cercano al desplome o aplicación de los controles de Elevador, Timón de Dirección y Alerón, deben de limitarse a V_A , así mismo, los límites del factor de carga de maniobra en vuelo, no deben de ser excedidos.

Velocidad Mínima de Control en Tierra (V_{MCG})

Velocidad Mínima de Control en Tierra con falla de un motor y a la cual es posible maniobrar la aeronave utilizando las superficies aerodinámicas, manteniéndola dentro del eje longitudinal de la pista (9.1 Mts como límite máximo de desvío hacia ambos lados).

Velocidad de Decisión (V_1)

Velocidad de decisión para abortar el despegue o continuar la carrera de despegue en caso de falla de un motor. Esta no puede ser menor a la V_{MCG} .

Velocidad de Rotación (V_R)

Velocidad de Rotación en la cual cambia la actitud de la aeronave con respecto al plano horizontal y así inicia la separación del tren de nariz de la pista.

Velocidad de Flotación (V_{LOF})

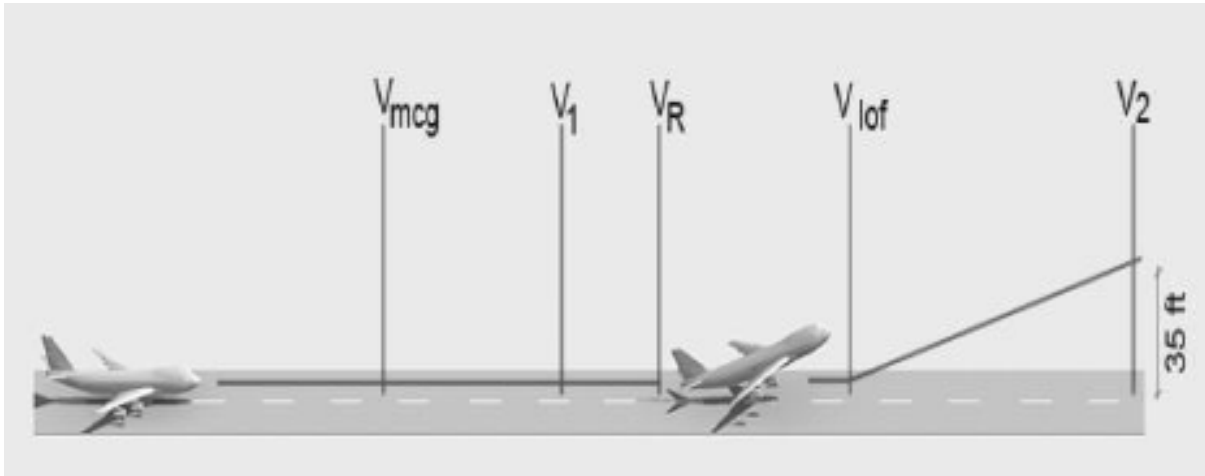
Velocidad de Flotación en la cual el tren principal se despegue de la pista. (Lift Off).

Velocidad de Seguridad (V_2)

Abril 2025	Reedición 1	Página 2-11
Link Conexión Aérea S.A. de C.V.		

	MANUAL DE DESPACHO	
	Capítulo 2	Información Operacional de las Aeronaves

Velocidad de seguridad que garantiza el libramiento de obstáculos con un margen mínimo de 35 pies (10.7 m) teniendo un motor inoperativo.



Abril 2025	Reedición 1	Página 2-12
Link Conexión Aérea S.A. de C.V.		



MANUAL DE DESPACHO

Capítulo 2

Información Operacional de las Aeronaves

2.1.7 Envoltentes de vuelo

Envolvente del centro de gravedad

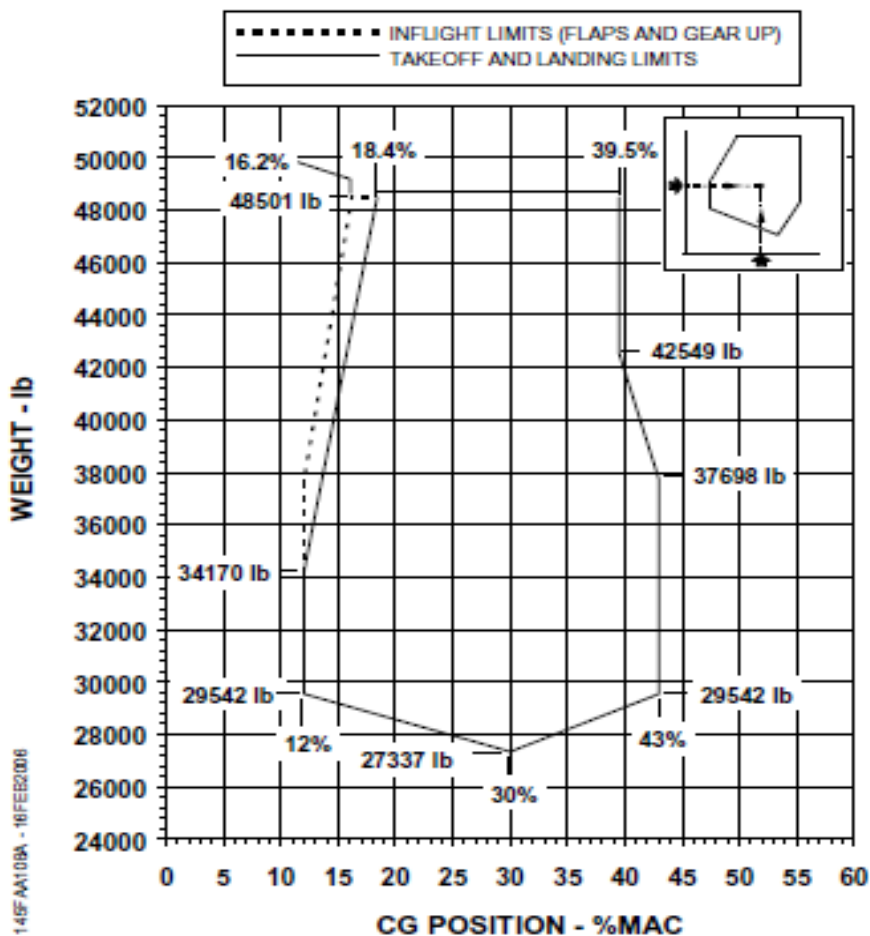
EMB-LR

WEIGHT AND CENTER OF GRAVITY

EMB-145 LR MODEL - TAKEOFF WITH FLAPS 9°

APPLICABLE TO AIRPLANES PRE-MOD. SB 145-53-0068.

MAXIMUM WEIGHT			
Max. Ramp Weight (MRW)	Max. Takeoff Weight (MTOW)	Max. Landing Weight (MLW)	Max. Zero Fuel Weight (MZFW)
48722 lb	48501 lb	42549 lb	39462 lb



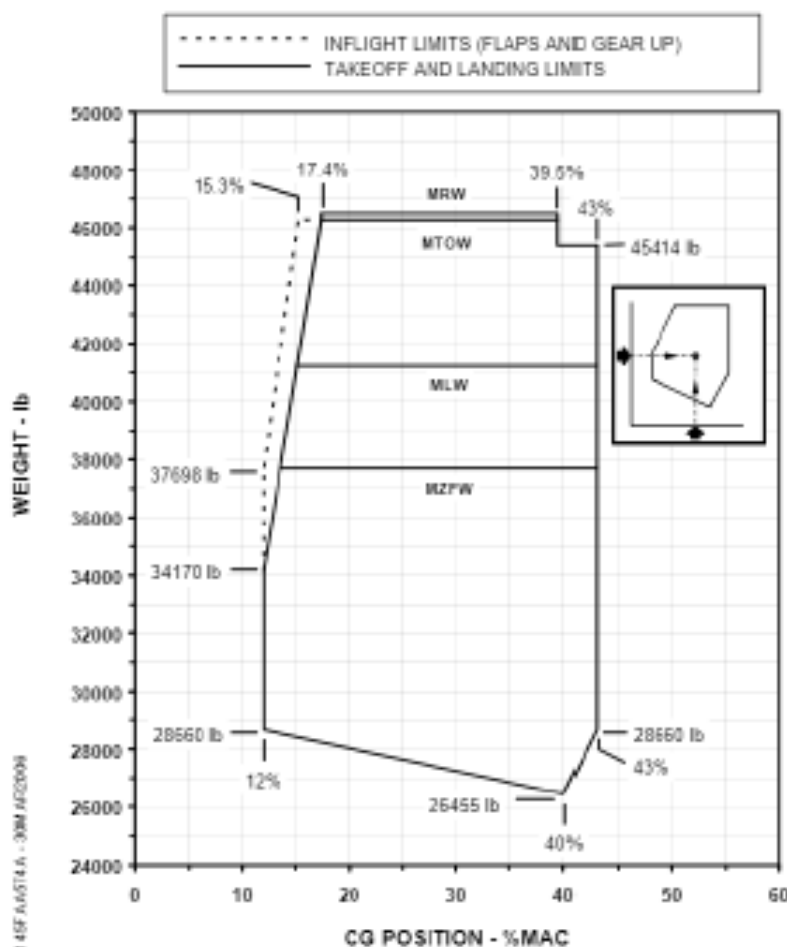
EMB-EP

WEIGHT AND CENTER OF GRAVITY

EMB-145 EP MODEL - TAKEOFF WITH FLAPS 9° OR 18°

APPLICABLE TO AIRPLANES PRE-MOD. SB 145-53-0064.

MAXIMUM WEIGHT			
Max. Ramp Weight (MRW)	Max. Takeoff Weight (MTOW)	Max. Landing Weight (MLW)	Max. Zero Fuel Weight (MZFW)
46495 lb	46275 lb	41226 lb	37698 lb



114



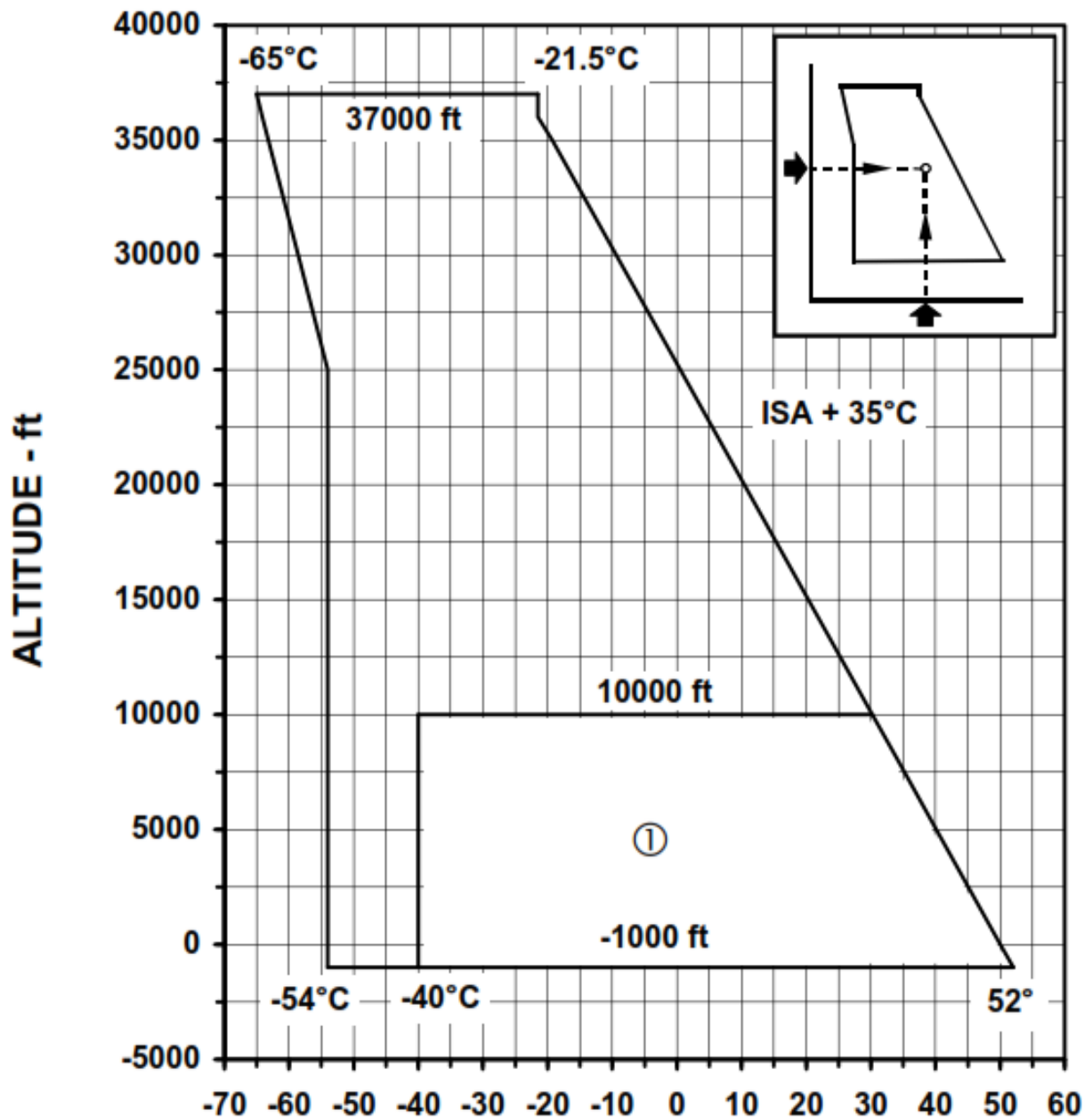
MANUAL DE DESPACHO

Capítulo 2

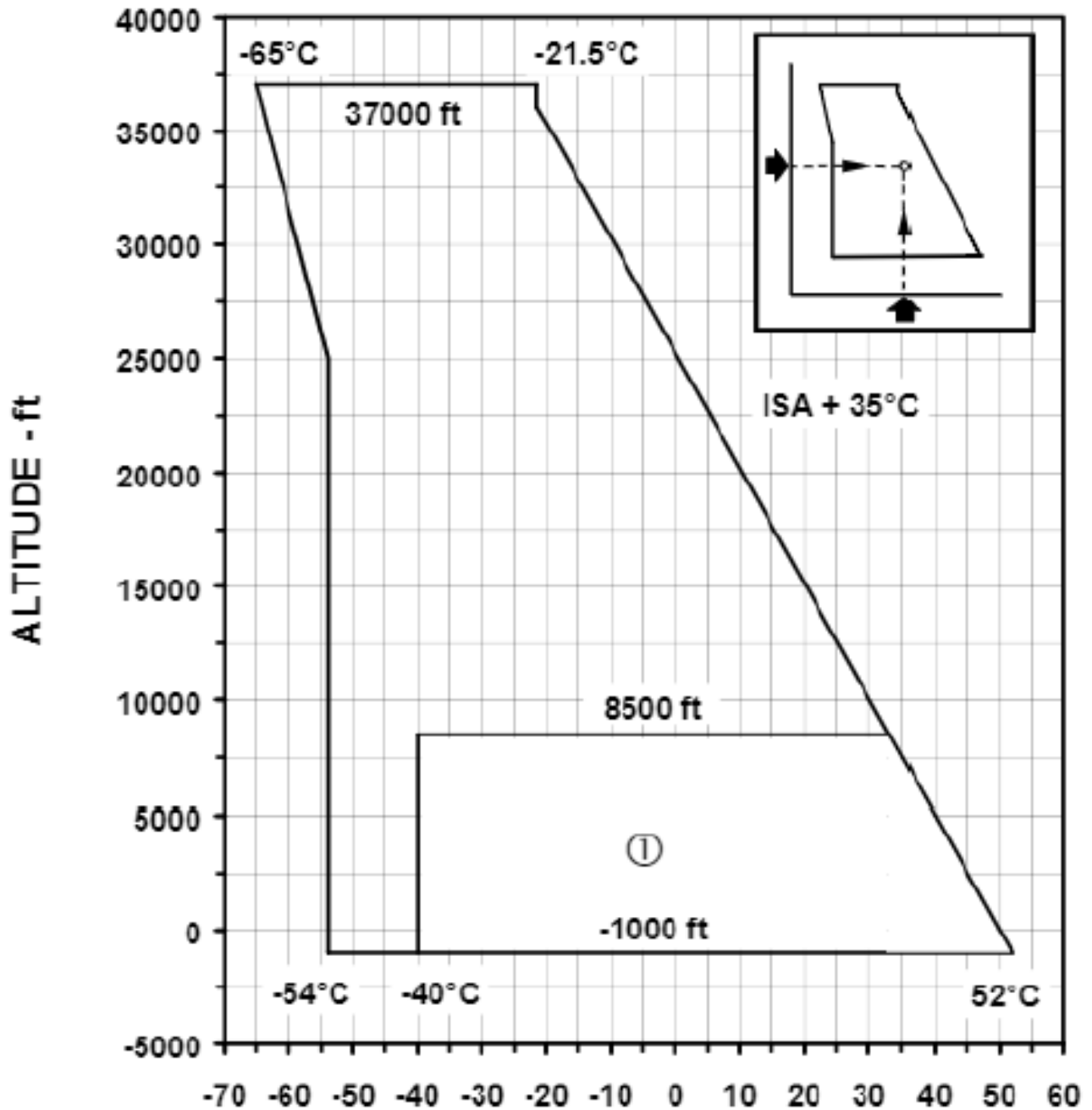
Información Operacional de las Aeronaves

Envolvente operacional

EMB-LR



EMB-EP



8

	MANUAL DE DESPACHO	
	Capítulo 2	Información Operacional de las Aeronaves

2.1.7 Límites de viento

QRH	PD-12 a PD-20
AOM	VOL-1,1-04-30 (págs. 1 a 18)

Limitantes de componentes de viento cruzado

De acuerdo al resultado de los análisis realizados por EMBRAER en cuanto al máximo viento cruzado para **despegues, aproximaciones y aterrizajes**, TAR MÉXICO establece las siguientes limitantes:

Limitante de Componente de Viento Cruzado		
Pista seca		30 kt
Pista contaminada	Pista mojada	30 kt
	Pista con nieve compactada	25 kt
	Pista encharcada, aguanieve y nieve seca	20 kt
	Pista con hielo sin derretirse	10 kt
Aproximaciones con baja visibilidad		N/A
Degradado de la capacidad de frenado de la aeronave.		
Evitar aterrizar en condiciones anticipadas de turbulencia o viento cruzado en las siguientes condiciones:		
1. Jammed Elevator 2. Aileron / roll trim runaway 3. Jammed aileron 4. Jammed rudder 5. Stick pusher jamming 6. Both hydraulic systems failure 7. Rudder / yaw trim runaway 8. Rudder system innoperative 9. Ailerone system innoperative 10. Gust lock failure		

NOTA: TAR MÉXICO no realiza aproximaciones con baja visibilidad.

Limitante de Componente de Viento de Cola	
Máximo en despegues y aterrizajes	10 kt

Abril 2025	Reedición 1	Página 2-17
Link Conexión Aérea S.A. de C.V.		

	MANUAL DE DESPACHO	
	Capítulo 2	Información Operacional de las Aeronaves

2.1.8 Limitaciones a los rendimientos

Pendiente máxima de pista

MANEUVERING FLIGHT LOAD FACTORS

These corresponding accelerations limit the bank angle during turns and limit the pull-up maneuvers.

LOAD FACTOR LIMIT	FLAPS UP	FLAPS DOWN (9°, 18°, 22° and 45°)
Positive	2.50 g	2.00 g
Negative	-1.00 g	0 g

RUNWAY

Runway Slope -2% TO +2%

Runway Surface Type PAVED

Pista contaminada

Las pistas secas, húmedas, empapadas o mojadas no se consideran como pistas contaminadas:

- Pista seca: Sin humedad presente
- Pista Húmeda: Pavimento no empapado, la apariencia de la superficie no brillante
- Pista mojada: Pavimento totalmente empapado, superficie con apariencia brillante con una profundidad de agua menor a 1/8 de pulgada (3 mm)

Las pistas se considerarán como contaminadas cuando *:

Más del 25% de la superficie a ser usada está cubierta por agua estancada o aguanieve con un espesor mayor a 1/8 de pulgada (3 mm) de profundidad o tenga una acumulación de nieve o hielo

Si la contaminación se encuentra en la parte de la pista donde se tendrá la porción de alta velocidad durante la carrera de despegue, también es apropiado considerar a la pista como contaminada.

Están prohibidos los despegues cuando la profundidad del agua estancada o aguanieve sea mayor de ½ pulgada (13 mm).

Cuando se tenga la pista contaminada se deberá reducir el peso de despegue de acuerdo a los datos presentados en el manual de operación de la aeronave (AOM).

Abril 2025	Reedición 1	Página 2-18
Link Conexión Aérea S.A. de C.V.		

	MANUAL DE DESPACHO	
	Capítulo 2	Información Operacional de las Aeronaves

Las equivalencias de profundidad de la Nieve son:

Profundidad del contaminante		Equivalencia con agua estancada
Nieve seca	4 pulgadas (10 cm)	¼ pulgada (6 mm)
	2 pulgadas (5 cm)	½ pulgada (13 mm)
Nieve húmeda o aguanieve	½ pulgada (13 mm)	½ pulgada (13 mm)
	¼ pulgada (6 mm)	¼ pulgada (6 mm)

Nieve seca: nieve que puede ser fácilmente compactada con la mano (densidad de aproximadamente 25 lbs/ft³)

Nieve húmeda: nieve que no puede ser fácilmente compactada con la mano (densidad de aproximadamente 12 lbs/ft³)

2.1.9 Procedimientos normales, anormales y de emergencia

Procedimientos normales

Procedimiento	Referencia a manual complementario
Prevuelo.	SOPM 2-17, (Págs. 1-15)
Presalida.	SOPM 2-25 (Págs. 1, 2 y 3)
Programación y revisión de altímetro.	SOPM 2-33 (Pág. 2)
Rodaje, despegue y ascenso.	SOPM 3-10, 3-15, 3-20
Atenuación de ruido. - Crucero y descenso.	SOPM 3-15-05 (Págs. 5 y 6)
Aproximación preparación de aterrizaje e información.	SOPM 3-35-01 (Pág. 10)
Aproximación estabilizada.	SOPM 3-35-01 (Pág. 6)
Aproximación VFR.	SOPM 3-35-10 (Pág. 16)
Aproximación por instrumentos.	SOPM 3-35-10 (Pág. 3)
Aproximación visual.	SOPM 3-35-10 (Pág. 16)
Aproximación Circulando	SOPM 3-35-10 (Pág. 12)
Aproximación fallida.	SOPM 3-35-05 (Pág. 11)
Aterrizaje normal.	SOPM 3-40
Posterior al aterrizaje.	SOPM 2-45
Operación en pistas húmedas y contaminadas.	AOM VOL 1 1-02-79 (Págs. 16 y 17)
Maniobra correctiva advertencia EGPWS.	SOPM 3-35-10 (Pág. 30)
Política de vuelo automático.	SOPM 3-05-10 (Pág. 1)
Uso de piloto automático.	SOPM 3-05-10 (Pág. 3)

Abril 2025	Reedición 1	Página 2-19
Link Conexión Aérea S.A. de C.V.		

	MANUAL DE DESPACHO	
	Capítulo 2	Información Operacional de las Aeronaves

Procedimientos anormales y de emergencia

Procedimiento	Referencia a manual complementario
Incapacidad de la tripulación	MGO Capitulo de Tripulaciones SOPM 4-30 (Pág. 3)
Humo e incendio.	QRH (S-3 a S-11) MS 6.12.3
Vuelo despresurizado y parcialmente presurizado.	QRH EAP1-13 AOM VOL-1, 1-02-79 (Pags 30 a 32) MS 6.9
Límites estructurales excedentes como aterrizaje por sobrepeso.	QRH NAP-31 SOPM 3-40 (Pág. 18)
Límites de radiación cósmica excedentes.	MGO 8.26.4
Alcanzado por un rayo.	AOM VOL -1, 1-02-79 (Pags 26 a 29)
Fallas de motor.	QRH NAP-19 AOM vol-1, 1-02-95 (Pags. 10 a 14)
Fallas de sistema.	QRH EAP (Págs. 1.1 a 14.6)
Dirección para una desviación en caso de fallas técnicas serias.	QRH EAP INTRO-3 MD CAP. 2.5.4.7
Advertencia de la proximidad de tierra EGPWS	SOPM 3-35-10 (Pág. 30) AOM VOL-1, 1-02-80 (Pág. 12)
Alertas TCAS.	SOPM 3-05-10 (Pág. 3) AOM VOL-1, 2-04-40 (Pág. 1)
Windshear.	AOM VOL-1, 1-02-80 (Pág. 12)
Aterrizaje/acuatizaje de emergencia.	SOPM 3-40 (Pág. 1)
Techo de Servicio con un motor operativo	QRH NAP-16

	MANUAL DE DESPACHO	
	Capítulo 2	Información Operacional de las Aeronaves

2.1.10 Datos de desempeño/rendimiento

Procedimiento	Referencia a manual complementario
Límites de ascenso del despegue, peso, altitud, temperatura.	AOM VOL-1, 1-04-15 (Págs. 1 A 19) Y 1-04-20 (Págs. 1 a 22)
Longitud de pista de despegue (pista seca, húmeda, contaminada).	AOM VOL-1, 1-04-15 (Págs. 1 A 19) Y 1-04-20 (Págs. 1 a 22)
Datos netos de la trayectoria de vuelo para el cálculo del libramiento de obstáculos o, cuando sea aplicable, la trayectoria de despegue.	AOM VOL-1, 1-04-15 (Págs. 1 A 19) Y 1-04-20 (Págs. 1 a 22)
Pérdidas del gradiente para ascensos iniciales inclinados.	AOM VOL-1, 1-04-15 (Págs. 1 A 19) Y 1-04-20 (Págs. 1 a 22)
Límites de ascenso en ruta.	AOM VOL-1, 1-04-15 (Págs. 1 A 19) Y 1-04-20 (Págs. 1 a 22)
Longitud de pista de aterrizaje (pista seca, húmeda, contaminada) incluyendo los efectos en la distancia de aterrizaje por la falla de un sistema o instrumento en vuelo.	AOM VOL-1, 1-04-15 (Págs. 1 A 19) Y 1-04-20 (Págs. 1 a 22)
Límites de energía de frenado.	AOM VOL-1, 1-04-15 (Págs. 1 A 19) Y 1-04-20 (Págs. 1 a 22)
Velocidades aplicables para las diferentes etapas del vuelo (considerando también pistas húmedas o contaminadas).	QRH PD-1 a PD-11
Datos suplementarios cubriendo vuelos en condiciones de congelamiento.	AOM VOL-1, 1-02-79 (Págs. 1 a 20)
Rendimiento certificado relacionado con una configuración permisible o desviación de configuración	AOM SECTION 1-08-00
Datos adicionales de rendimientos gradientes de ascenso de motor, datos de descenso progresivo, efecto de fluidos de antihielo y deshielo, vuelo con el tren de aterrizaje abajo, vuelos conducidos bajo las consideraciones del CDL.	AOM SECTION 1-05

2.1.11 Limitaciones de certificación y funcionamiento

La aeronave EMB-145 se encuentra certificada bajo un certificado tipo, por lo cual sus limitaciones y funcionamiento se encuentran avalados en los manuales expedidos por el fabricante:

- AFM
- AOM
- SOP

Abril 2025	Reedición 1	Página 2-21
Link Conexión Aérea S.A. de C.V.		

	MANUAL DE DESPACHO	
	Capítulo 2	Información Operacional de las Aeronaves

2.2 PESO Y BALANCE

Despacho de Vuelos

El Oficial de Operaciones de Vuelos es responsable ante el Jefe de Despacho y Control de Vuelos de la preparación del despacho y seguimiento del vuelo para cumplir con el control operacional del mismo.

Los procedimientos del Despachador de Vuelos tienen como base las tareas y responsabilidades que le competen, tomando en cuenta las condiciones aplicables a cada despacho en particular, a continuación, se detallan los procedimientos establecidos para el Despachador de Vuelos.

Todos los vuelos de TAR MÉXICO serán planeados y operados con estricto apego a las leyes y reglamentos establecidos tanto por la AFAC, como por la OACI.

TAR MÉXICO tiene contratado el sistema PPS, por lo que los Planes de Vuelo de TAR MÉXICO que originan en cualquier estación son transmitidos a control de tráfico aéreo por esta vía.

Como respaldo, contiene una base de datos de vuelos de itinerario (repetitivos) que transmiten la información a SENEAM 2 horas antes de cada salida.

En cualquier caso, la tripulación llevará a bordo el Plan de Vuelo impreso, para vuelos de itinerario dichos planes no requerirán presentarse para su autorización con las dependencias locales.

La Jefatura de Ingeniería de Operaciones, tiene la obligación de verificar la vigencia de las Cartas del PIA.

Esta verificación se realiza en base a los listados de páginas efectivas y actualizaciones que envía el proveedor, cada aeropuerto es responsable de mantener el registro de las papelerías electrónicamente a través de los medios establecidos por la empresa y en CCO por cada despachador en turno. Al final del turno se guardarán los archivos en el disco duro de pc de despacho, toda esta información para su resguardo se mantendrá durante 3 meses conforme a la NOM-009-SCT3-2012.

En el aeropuerto donde se origine la operación, el Responsable de Operaciones en tierra deberá hacer llegar la documentación (Plan Operacional) concerniente al Vuelo, Conteniendo lo siguiente:

1. Reportes METAR actualizado y Pronósticos Meteorológicos TAF de Aeropuertos Origen, Destino y Alterno(s).
2. NOTAM's actualizados de los Aeropuertos de Origen, Destino y Alterno(s).
3. Plan de Vuelo/Autorización y aprobación de la documentación de Despacho.
4. Manifiesto de Peso y Balance centralizado enviado por CCO, el cual debe estar concluido cuando menos 10 minutos antes del ETD.

Abril 2025	Reedición 1	Página 2-22
Link Conexión Aérea S.A. de C.V.		

	MANUAL DE DESPACHO	
	Capítulo 2	Información Operacional de las Aeronaves

Para los aeropuertos donde la operación de los vuelos de TAR es tránsito, el Representante de Operaciones en tierra deberá entregar al Comandante del vuelo:

1. Reporte METAR y pronóstico meteorológico TAF actualizados de Origen, Destino y Alternos(s)
2. NOTAM's actualizados de Origen, Destino y Alternos(s)
3. Manifiesto de Peso y Balance centralizado enviado por CCO, el cual debe estar concluido cuando menos 10 minutos antes del ETD.
4. Plan de Vuelo / Release

Para todas las rutas donde existen aerovías, rutas preferenciales, se utilizará la información de Vuelo contenida en las Cartas Aeronáuticas publicadas en el Manual de Publicación de Información Aeronáutica (PIA) para las rutas Nacionales.

Cuando se escoja otra ruta o se opere en vuelos no regulares cuya información no se encuentre disponible en este Manual, deben considerarse los siguientes factores:

1. Facilidades terrestres de navegación en la ruta, comunicaciones, aeropuertos de emergencia, etc.
2. Características del terreno y rendimientos de la aeronave. AFM ERJ-145.
3. Condiciones y servicios meteorológicos.
4. Disponibilidad de cartas para la navegación en ruta, aéreas terminales y procedimientos de descenso.
5. Facilidades para el abastecimiento de combustible y demás servicios terrestres.
6. Servicios de búsqueda y salvamento de la región.

Para la programación de rutas se deben tomar en cuenta los siguientes factores:

1. **Conducción del Vuelo:** En todas las fases del Vuelo (ascenso, crucero, etc.) se seguirán las normas especificadas en el Manual de Vuelo de la aeronave. AFM ERJ-145.
2. **Métodos de Crucero:** Los vuelos deberán normalmente ser planeados y operados de manera que se logre la óptima economía operacional, aun cuando con esto pudieran resultar llegadas antes de itinerario. Todos los vuelos deberán ser realizados precisamente a lo largo de la aerovía o ruta autorizada que aparezca en el Plan de Vuelo correspondiente. Sin embargo, cuando se prevea una llegada con retraso, se aplicarán todos los recursos de plantación y procedimientos en Vuelo para reducir el tiempo de Vuelo. Se operará regularmente a la velocidad normal de crucero.

Abril 2025	Reedición 1	Página 2-23
Link Conexión Aérea S.A. de C.V.		

	MANUAL DE DESPACHO	
	Capítulo 2	Información Operacional de las Aeronaves

2.2.1 Elaboración y envío de despacho de manera centralizada

Objetivo:

El envío de un despacho centralizado es la seguridad; ya que de esta forma se garantiza una supervisión efectiva y continua de las operaciones, siendo esto una mejora a la operación.

Al estar situado en el Centro de Control Operacional se garantiza que cualquier circunstancia o cambio necesario en despacho sea considerado ya que tanto Mantenimiento, Servicio a pasajeros y Control de tripulaciones se encuentran en el mismo lugar y la información sería inmediata

Procedimiento: El Oficial de Operaciones del Centro de Control Operacional en la función de la elaboración y envío de despacho, tendrá los siguientes deberes y responsabilidades:

1. La oficina de Despacho de Vuelos y Control Operacional Centralizado; recibe la información del representante de operaciones en la estación.
2. Trafico envía el cierre final de clientes y equipaje obtenido del sistema de documentación de pasajeros, al cierre de vuelo 30 minutos previo a la salida. Esta información puede ser enviada vía correo electrónico, radio, teléfono fijo, móvil o cualquier otro medio de comunicación disponible a fin de que se proporcione la información. En caso de ser necesario el CCO podrá ingresar directamente al sistema de documentación para verificar esta información.
3. En base a esto el Oficial de Operaciones de Vuelos del CCO con el soporte del sistema de plan de vuelo computarizado PPS cálculo de combustible y consumos, así como el Manual de Análisis de Pista, elabora el correspondiente Manifiesto de Carga y Balance.
4. El Oficial de Operaciones de vuelos del CCO habiendo elaborado el peso y balance con los datos proporcionados por el personal de aeropuertos/trafico enviara el despacho a la estación correspondiente subiéndolo a la página "Crewbriefing" y/o enviándolo vía correo electrónico o cualquier otro medio electrónico donde se pueda recibir la información el personal de la estación. Si se presentan cambios de última hora en los cuales se tenga que elaborar un nuevo peso y balance el personal de estación se comunicara de inmediato con el CCO para proporcionar las correcciones que se deben realizar.
5. Una vez elaborado se regresa por vía electrónica a la estación
6. El personal en el aeropuerto que reciba el formato de peso y balance debe verificar que la carga de combustible, pasajeros y equipaje estén como se especifica en el manifiesto, posteriormente el capitán lo firmara aceptando que el avión ha sido cargado conforme a lo asentado en el formato de peso y balance.
7. El representante de TAR MÉXICO entrega la información a la tripulación de vuelo y resguarda una copia impresa.
8. Se establece que para todas las estaciones se aplique el manejo del formato de peso y balance de forma centralizada, por lo que todos los despachos son elaborados por el Centro de Control Operacional siendo responsabilidad del CCO toda la información enviada.
9. Se establece que para todas las estaciones se aplique el manejo del formato de peso y balance de forma centralizada, por lo que todos los despachos son elaborados por el

Abril 2025	Reedición 1	Página 2-24
Link Conexión Aérea S.A. de C.V.		

	MANUAL DE DESPACHO	
	Capítulo 2	Información Operacional de las Aeronaves

Centro de Control Operacional siendo responsabilidad del CCO toda la información enviada.

10. La asignación de carga de trabajo de los Oficiales de Operaciones de vuelo para elaboración de pesos y balance se realizará equitativamente considerando el número de operaciones de cada día.

2.2.2 Peso y balance ultima hora

Descripción del proceso:

Se considera que cuando se tenga menor o mayor a 3 clientes no afectara al centro de gravedad, lo cual es permisible el aceptar como Cambio de última hora al despacho **+/- Tres Clientes**.

Para la asignación de vuelos ferry es necesario que se ingrese al sistema clientes para la generación de este, por lo que en ciertos casos se colocar 2 o tres clientes, sin afectar el peso y balance de las aeronaves.

Los Representantes de Operaciones Tierra, deberán informar tanto al Capitán al mando como al CCO, que existe una variación de clientes para quedar asentado en el despacho y proceder a la firma del Comandante del vuelo.

2.2.3 Procedimientos para el Despacho

Despacho Normal

1. Deberán analizarse primeramente las condiciones meteorológicas haciendo uso de la siguiente información la cual se encuentra disponible las 24 horas del día:
 - Carta o mapa de superficie. - La cual nos muestra los fenómenos meteorológicos (frentes, vaguadas, cuñas etc.), y nos permite analizar el área en la cual se efectuará el vuelo.
 - Carta pronóstico de tiempo significativo.- Con cobertura de 12, 24 y 48 horas, nos permite observar todos los fenómenos (frentes, vaguadas, cuñas, corrientes de chorro, zonas de turbulencia, nubosidad de desarrollo vertical, etc.), así como sus movimientos y tendencias, su análisis nos puede alertar de una afectación que pudieran presentar a nuestras operaciones y tenerlas en consideración para la planeación de los vuelos y notificar a nuestras tripulaciones: (cambios o desvíos de ruta, cambios de nivel de vuelo, etc.)
 - Cartas pronósticos de vientos y temperaturas. - En ellas observaremos el flujo de los vientos y movimiento de las masas de aire, por sus características y temperaturas a diferentes niveles.
 - Carta pronóstico de formación de hielo y nivel de congelación. - Es importante la consulta de estas cartas principalmente en la época invernal ya que nos marca la

Abril 2025	Reedición 1	Página 2-25
Link Conexión Aérea S.A. de C.V.		

	MANUAL DE DESPACHO	
	Capítulo 2	Información Operacional de las Aeronaves

pauta para la utilización de un nivel de vuelo adecuado y evitar las zonas de formación de hielo.

- Pronóstico de área (FACA). - La cual nos proporciona de una forma no gráfica una síntesis de los fenómenos existentes en el área, su ubicación presente y futura así como los vientos y temperaturas a diferentes niveles, los cuales son reportados en puntos predeterminados específicamente permitiendo una cobertura total de la república mexicana.
 - Pronósticos terminales. - Su consulta nos permite tener una visión amplia de las condiciones de tiempo y podemos decidir con respecto a las operaciones, así como elegir los aeropuertos alternos más apropiados.
 - Reporte horario de aerovía (METAR). - Con el objeto de poder ver cuáles son las condiciones meteorológicas reales en los aeropuertos se deberán verificar estos, cada hora, ya que las condiciones pueden cambiar en lapso de minutos. (Principalmente los que se deben mantener vigilados son los aeropuertos de destino y los alternos considerados en los despachos).
 - NOTAM. - Con el objeto de verificar las condiciones operacionales de los aeropuertos, así como de sus facilidades, se deberán revisar los NOTAM de los aeropuertos donde se va a operar como destino los alternos que se considerarán en los despachos.
2. Después de haber verificado todos los puntos arriba mencionados, se procederá a verificar las hojas de trabajo donde aparecen todas las operaciones del día.
 3. Obtener la cantidad de pasajeros (carga de paga que se transportará en cada uno de los tramos de vuelo, con el objeto de que, al solicitar los planes de vuelo por computadora, estos se apeguen en lo máximo a lo que realmente estarán transportando.
 4. Calcular el peso del avión sin combustible.
 5. Obtener el peso máximo de despegue.
 6. En todas las rutas, poniendo especial atención en las rutas cortas, se deberá verificar el peso máximo estructural de aterrizaje, con el objeto de no sobrepasar los límites.
 7. Después de haber obtenido y verificado los pesos máximos de despegue y aterrizaje, así como verificado las condiciones meteorológicas, las facilidades y condiciones operacionales de los aeropuertos se solicitará el plan de vuelo bajo las siguientes políticas:
 - Nivel de vuelo.
 - Altitudes para las aeronaves.
 - Combustible.
 - Ruta.
 8. Con el objeto de estandarizar las rutas que deberán seguir nuestras aeronaves en las

Abril 2025	Reedición 1	Página 2-26
Link Conexión Aérea S.A. de C.V.		

	MANUAL DE DESPACHO	
	Capítulo 2	Información Operacional de las Aeronaves

operaciones, cumplir con los requisitos establecidos con los servicios de tránsito aéreo (plan de vuelo almacenado), así como concordar con la información que se tiene almacenada en la base de datos de las aeronaves, se tienen archivadas las rutas más frecuentes en la base de datos de PPS, para que al solicitar el Plan de Vuelo se seleccionen éstas

9. NOTA: al solicitar planes de vuelo no implica que forzosamente deban utilizarse las rutas archivadas, ya que las condiciones meteorológicas puedan no permitir usarlas, por lo que de acuerdo al buen criterio del despachador este puede seleccionar otra ruta para aprovechar vientos favorables o evitar condiciones meteorológicas adversas.

Presentación del Plan Operacional de Vuelo.

Antes de presentar el plan operacional de vuelo se deberá revisar toda la información que este contiene como:

Combustibles, tipo de vuelo, pesos, alternos, componente de viento promedio de la ruta, windshear, carga de paga, nivel de vuelo, procedimiento de crucero etc.

Procedimiento para la Selección de Aeropuerto Alterno.

Forma de seleccionarse, si las condiciones de tiempo lo permiten se deberá utilizar el aeropuerto alternativo más cercano, con mayores facilidades y de preferencia que sea un aeropuerto donde operen las Aeronaves de TAR MÉXICO. Adicional a esto debemos tener presente todo el tiempo las siguientes consideraciones para una adecuada selección:

Requisitos para un Alterno

1. Autoridades de la AFAC. (Comandancia)
2. Servicio de Control de Tránsito Aéreo (SENEAM)
3. Servicio de Combustible, SEI, etc. (A.S.A.)
4. Personal propio o de Compañías Prestadoras de Servicios (Ground Handler).
5. Aeropuerto con facilidades para operaciones IFR (VOR, ADF, ILS, LUCES DE PISTA, ETC.)
6. Condiciones meteorológicas en o arriba de los mínimos de alternativo.
7. Horario del aeropuerto o extensiones de servicios coordinadas.
8. Facilidades para el manejo de pasajeros:
 - Salas de espera.
 - Restaurantes.

No se asignará Aeropuerto como Alterno a menos que:

Abril 2025	Reedición 1	Página 2-27
Link Conexión Aérea S.A. de C.V.		

	MANUAL DE DESPACHO	
	Capítulo 2	Información Operacional de las Aeronaves

- a) Las condiciones meteorológicas existentes a la hora del despacho, sean iguales o sobre los mínimos meteorológicos establecidos para operar como aeropuerto alternativo y los informes meteorológicos de aerovía y pronósticos apropiados o una combinación de los mismos, indiquen que las condiciones de tiempo estarán en mínimos o sobre los mínimos meteorológicos a la llegada del vuelo.
- b) Que el horario de servicio de dicho alternativo permita una operación segura, o que se permita una extensión del servicio (después del termino de servicio normal).

NOTA: De preferencia se seleccionarán aeropuertos que operen las 24 hrs.

La selección de un aeropuerto alternativo como aeropuerto de destino deberá garantizar por lo menos una hora antes y una hora después de la hora estimada de arribo al aeropuerto de destino original que las condiciones de techo estarán:

1. Por lo menos 1,500 pies arriba del valor más bajo del MDA circulando, si existe publicado y autorizado algún procedimiento de aproximación circulando para ese aeropuerto.
2. Por lo menos 1,500 pies arriba del valor más bajo publicado para una aproximación por instrumentos o 2,000 pies arriba de la elevación del aeropuerto lo que resulte más alto.
3. La visibilidad en ese aeropuerto sea por lo menos de 3 millas, o 2 millas más que el valor más bajo.

En la selección de aeropuerto alternativo para vuelos IFR, Los pronósticos terminales o reportes meteorológicos o una combinación de los mismos deberán garantizar que las condiciones en el aeropuerto o aeródromo y a lo largo de la ruta o en aquella parte de la ruta por la cual pretenda volarse son y continuarán siendo tales que permitan realizarlo con seguridad.

Los valores de techo y visibilidad serán los publicados en el Manual Publicación de Información Aeronáutica (PIA).

2.2.4 Tipos de Despacho

TAR únicamente cuenta con dos tipos de Despacho (Normal y Con reporte del destino bajo mínimos), así mismo no se cuenta con el uso de Redespacho.

Normal

1. Destino: el reporte y el pronóstico que se utilicen para el despacho deberán indicar que el aeropuerto de destino tiene cuando menos, sus mínimos de techo y visibilidad y que el viento no llega a la intensidad máxima permitida.
2. Un alternativo que reúna las condiciones meteorológicas establecidas.
3. Temperatura y punto de rocío.

Abril 2025	Reedición 1	Página 2-28
Link Conexión Aérea S.A. de C.V.		

	MANUAL DE DESPACHO	
	Capítulo 2	Información Operacional de las Aeronaves

4. Combustible: él suficiente para volar.
 - a. Del origen al destino.
 - b. Del destino al alterno.
 - c. Más 30 minutos de combustible para mantener en el aeropuerto alterno a 1,500 ft y a velocidad de espera
 - d. Reserva de contingencias, la cual consiste en el equivalente al 10% del tiempo de vuelo entre el aeropuerto de origen y el aeropuerto de destino

Con Reporte del Destino Bajo Mínimos

1. Utilización: Para cuando a la hora del despacho los reportes de tiempo indiquen que el aeropuerto está bajo mínimos, siempre que el pronóstico señale que a la hora que estima llegar el vuelo tendrá cuando menos sus mínimos de techo y visibilidad y que el viento no llegará a la intensidad máxima permitida.
2. Requisitos: Se escogerá un segundo aeropuerto alterno, el cual de acuerdo con el pronóstico, deberá cumplir con las condiciones meteorológicas establecidas y facilidades enumeradas en el capítulo 2.10.1 (Requisitos para un Alterno) de este mismo Manual.
3. Combustible: El suficiente para volar,
 - a. Del origen al destino.
 - b. Del destino al aeropuerto alterno más lejano.
 - c. Más 30 minutos de combustible para mantener en el destino elegido a 1,500 ft a velocidad de espera.
 - d. Reserva, la cual consiste en el equivalente al 10% del tiempo de vuelo entre el aeropuerto de origen y el aeropuerto de destino.

2.2.5 Despacho de vuelos y Control Operacional

TAR efectúa el control operacional y despacho de todas sus operaciones desde su base en Querétaro, desde donde se elaborarán los planes de vuelo, peso y balance y demás funciones propias del control operacional, para ello, se llevará a cabo el siguiente procedimiento:

1. La oficina de despacho y control de vuelos elaborará los planes de vuelo, así como el manifiesto de peso y balance de todas y cada una de las operaciones, tanto de itinerario, como de las operaciones extraordinarias, los cuales deberán de ser elaborados conforme a las leyes, normas y reglamentos aeronáuticos vigentes, así como las políticas internas de la empresa, estos, deberán de ser enviados o cargados al sistema en tiempo y forma para disposición de las estaciones correspondientes, y/o al piloto al mando de cada vuelo.
2. Enviará la información meteorológica y NOTAM's para asegurar el despacho en forma segura y en cumplimiento de la normatividad vigente.
3. Será responsabilidad del piloto al mando verificar que el despachador del vuelo haya elaborado el plan de operacional de vuelo en estricto apego a los procedimientos

Abril 2025	Reedición 1	Página 2-29
Link Conexión Aérea S.A. de C.V.		

	MANUAL DE DESPACHO	
	Capítulo 2	Información Operacional de las Aeronaves

establecidos en este manual.

4. El oficial de operaciones en cada estación apoyará en la coordinación del plan de vuelo OACI (en caso de ser necesario) así como de proporcionarle al piloto al mando toda la papelería de vuelo elaborada y enviada por la Oficina de Control de Vuelos y Control Operacional en Querétaro.

CONSERVACIÓN Y RECICLAJE DE LA PAPELERÍA OFICIAL DE NUESTROS VUELOS.

Todos los paquetes de documentación operacional utilizada durante nuestros vuelos los cuales incluyen entre otros: El Plan de Vuelo operacional, Plan de Vuelo OACI, Manifiesto de Carga y Balance e Información Meteorológica, deberán ser archivados de forma física por el oficial de operaciones en la estación de a la que corresponda y en el lugar destinado para éste fin. Dicha papelería deberá conservarse por un periodo de 4 meses, cumpliendo así con el mínimo establecido por la NOM-009-SCT3-2012.

Cada principio de mes, durante los primeros cinco días, se llevará acabo la depuración de la papelería cuyas fechas rebasen el cuarto mes de haber sido almacenada.

Dicha papelería será destruida de acuerdo a los métodos que la empresa decida y tenga disponibles.

Oficial de Operaciones de vuelo a Bordo

Todos los vuelos de TAR sean de itinerario o vuelos de fletamento o Charters, son planeados, autorizados, despachados y vigilados por el Centro de Control Operacional. Ningún vuelo de TAR iniciara sin la previa Autorización del Centro de Control Operacional.

Con el fin de efectuar las labores de supervisión en rampa y la coordinación con el Centro de Control Operacional, se contará con un representante de operaciones en tierra en los aeropuertos en que TAR opera, el cual podrá ser propio o proporcionado por terceros con la certificación necesaria para la prestación del servicio. Sin embargo, si las necesidades operacionales así lo requieren, se podrá contar con un Oficial de Operaciones de CCO a bordo de sus aeronaves. Siguiendo el procedimiento que se describe a continuación.

1. El Oficial de Operaciones a bordo deberá recabar toda la información operacional del vuelo que será descargada del sistema Crew briefing.
 - a. Plan de vuelo operacional.
 - b. Reportes meteorológicos Metar / TAF.
 - c. Mapas meteorológicos.
 - d. NOTAMS.
 - e. Pronósticos destino / alterno.
2. El Oficial de Operaciones se asegurará que sea considerado en la bitácora de vuelo del avión como miembro extra de la tripulación, incluyendo su nombre y número de licencia;

Abril 2025	Reedición 1	Página 2-30
Link Conexión Aérea S.A. de C.V.		

	MANUAL DE DESPACHO	
	Capítulo 2	Información Operacional de las Aeronaves

y en la sección de "Observaciones" se asiente la leyenda " Oficial de Operaciones de CCO "

3. El Oficial de Operaciones abordó deberá de viajar en el asiento de observador de cabina en la medida de lo posible, lo anterior con el fin de facilitar el rápido descenso y abordaje, así como la comunicación y coordinación con la tripulación.
4. Deberá también contar con el material necesario para la realización de sus funciones mismas que deberá traer consigo al salir de la estación de origen.
 - a. Formatos de Plan de Vuelo.
 - b. Formatos internos de la empresa.
5. El Oficial de Operaciones abordó será la primera persona en bajar del avión.
6. Se reportará con el prestador local de servicio de rampa para la coordinación necesaria para el inicio de la descarga y carga del avión.
7. Supervisará el inicio de la recarga de combustible si esta es requerida.
8. Supervisará que el avión sea cargado de acuerdo a las políticas y procedimientos establecidos por TAR.
9. Verificará que se haya efectuado el abordaje y cierre de pasajeros.
10. Confirmará el plan operacional de vuelo con el Centro de Control Operacional en QRO a través del medio disponible más adecuado, pudiendo ser (Sistema computarizado, correo electrónico, radio, teléfono).
11. Efectuará la coordinación necesaria con las dependencias y autoridades locales.
12. Verificará que la carga de combustible haya sido la indicada.
13. Verificará que todos los compartimientos y registros del avión se encuentren cerrados.
14. El Oficial de Operaciones abordó será la última persona en abordar el avión.
15. En todo momento el Oficial de Operaciones deberá apegarse a los procedimientos descritos en el presente Manual de Despacho, Manual General de Operaciones, así como a los emitidos por el fabricante de las aeronaves

Además, deberá informar al Centro de Control Operacional sobre cualquier contingencia existente, desviación de vuelo, demoras o posibles cancelaciones que pudieran presentarse en los aeropuertos que sirva como despachador a bordo.

Nota: Los Oficiales de Operaciones de a bordo podrán recibir vía correo electrónico, teléfono o cualquier medio disponible en el aeropuerto en el que se encuentre toda la información necesaria para la realización del vuelo. Dicha información se genera y se enviará desde la Oficina de Despacho y Control de Vuelos - en base Querétaro.

Abril 2025	Reedición 1	Página 2-31
Link Conexión Aérea S.A. de C.V.		

	MANUAL DE DESPACHO	
	Capítulo 2	Información Operacional de las Aeronaves

2.2.6 Operación de vuelos Charter o de fletamento

Cuando se pretenda operar un vuelo Chárter o de fletamento, deberá ser confirmado por el Área Comercial al menos con 72 hrs de anticipación a la Gerencia del CCO, para que este cuente con el tiempo suficiente para realizar los trámites ante las Autoridades, procurar la información del o los aeropuertos que operará el vuelo Chárter y alimentar la base de datos del sistema PPS con las rutas que seguirá el vuelo.

Una vez confirmado, el vuelo en cuestión será considerado como un vuelo más de TAR, siendo incluido en el movimiento de equipos y asignación de tripulaciones como cualquier vuelo de Itinerario. Así mismo los procedimientos de Operación citados en el Capítulo 2 de este manual se aplicarán en todo cuando se opere un vuelo Chárter

La Oficina de Despacho y Control de vuelos tendrá acceso a la lista de nombres de pasajeros para este tipo de vuelos, será retenida el tiempo que la Jefatura de Despacho y Control de vuelos considere necesaria.

Vuelos Chárter en Aeropuertos donde TAR no opera Regularmente

Con base en la autorización vigente de la Oficina de Despacho de Vuelos y Control Operacional Centralizado:

- Cuando el vuelo Chárter a realizar sea a un Aeropuerto donde TAR no tiene operación regular se realizará por medio del prestador de servicios contratado y al que se le hará llegar la información por correo electrónico.
- El CCO mediante la Gerencia Corporativa de Aeropuertos, coordinará lo conducente para la atención de vuelos Chárter tanto en estaciones donde TAR opere vuelos regulares e irregulares.
- Las compañías prestadoras que hayan sido contratadas de Servicios en los Aeropuertos Nacionales para operaciones No regulares, deben ser contactadas y avisadas de la operación del vuelo Chárter para que estén pendientes a su atención incluida la carga de combustible.

2.2.7 Despacho de Vuelos con Peso Restringido

El Oficial de Operaciones de Vuelos en turno deberá detectar cuál de sus vuelos puede presentar restricciones para poder transportar el total de la carga de paga estimada para el vuelo por las limitantes operacionales, al encontrar uno o varios vuelos con dicha problemática, el Oficial de Operaciones deberá proceder de la siguiente manera

- A. Notificar de inmediato al Gerente de CCO acerca de la situación, informando el Payload que es necesario dejar.
- B. El Oficial de Operaciones deberá considerar primeramente dejar de transportar Comat antes de afectar clientes y/o su equipaje

Abril 2025	Reedición 1	Página 2-32
Link Conexión Aérea S.A. de C.V.		

	MANUAL DE DESPACHO	
	Capítulo 2	Información Operacional de las Aeronaves

- C. Realizara un monitoreo constante de la temperatura del aeropuerto origen, para poder utilizar a favor de la operación cualquier disminución de la misma (cuando la restricción sea por rendimiento)
- D. Si la restricción es estructural, evaluar la posibilidad de asignar una aeronave con más capacidad (cuando aplique)
- E. Se comunicará con la tripulación técnica para dar un Briefing detallado de la operación.
- F. Mantendrá comunicación constante con el personal de operaciones plataforma de la estación, con el fin de conocer de primera mano cualquier variación en el payload y/o en las condiciones de pista.

Para la elaboración del plan de vuelo el Oficial de Operaciones de vuelos deberá tomar en consideración el peso exacto de los clientes estimados, es decir 165 lbs para adultos Hombre, 145 lbs Adultos Mujeres, 88 lbs para medios y un promedio de equipaje de 10kg por cliente, así mismo considerara combustible extra “cero” (si las condiciones lo permiten) y evitar el manejo de Comat y Comail, el resto de las consideraciones serán igual a las establecidas en el Manual de Despacho.

El Oficial de Operaciones de vuelos deberá mantener un monitoreo constante (cada 25 min) de las diferentes variables que pudieran afectar la operación por lo menos 2 horas antes del ETD del vuelo, pudiendo así modificar el plan de vuelo de acuerdo a las nuevas necesidades, en el caso que se cuente en el aeropuerto de origen con varias pistas (misma o similar orientación) se deberá tomar en consideración la que de acuerdo al viento pronosticado y condiciones de pista proporcione mejores rendimientos.

En caso de que la restricción del vuelo, sea equivalente a dejar 5 clientes o más, el Oficial de Operaciones de vuelos en turno evaluara la posibilidad de realizar una escala técnica para recarga de combustible (en caso de que no existan vuelos posteriores donde se pudiera dar protección a los clientes afectados) y poder así transportar al total de los clientes.

Independientemente que se realice el vuelo directo o con una escala técnica el Oficial de Operaciones de vuelos en turno deberá enviar un mensaje de notificación (2 horas antes del ETD) a las estaciones involucradas, con el fin de dar a conocer la restricción para la documentación de pasajeros y/o las posibles escalas adicionales que sea necesario realizar.

El mensaje de restricción debe elaborarse de la siguiente manera:

“Buen día a todos

Por limitantes operacionales es necesario considerar para el vuelo YQ826 QRO-CUU un payload máximo de 8300 lbs, lo anterior para evitar sobrecarga del vuelo, de acuerdo a las siguientes consideraciones:

MTOW 43910 lbs RWY 09/27 seca Temp 30°C Configuración. TO

Combustible Inicial 6000 lbs Combustible extra “cero”

Si las condiciones lo permiten y el total de los clientes está protegido, favor de considerar más combustible si posible 500 lbs de adicional

Favor dar ACK “

Abril 2025	Reedición 1	Página 2-33
Link Conexión Aérea S.A. de C.V.		

	MANUAL DE DESPACHO	
	Capítulo 2	Información Operacional de las Aeronaves

El mensaje anterior se deberá considerar como imperativo, y que cualquier variación a las consideraciones descritas en el cuerpo del mensaje, podrán ayudar o restringir más la operación de U.H.

En el caso que para esta operación requiera de realizar una escala técnica, el Oficial de Operaciones de vuelos deberá enviar un mensaje operacional (vía correo electrónico) informando a los aeropuertos involucrados el plan operacional del vuelo, para que puedan coordinar los servicios necesarios para la atención del vuelo y notificar a las autoridades. Representante de Operaciones en tierra, será el encargado de retransmitir dicha restricción al resto de las áreas involucradas de su estación, así mismo deberán enviar los acuses de recibido correspondientes a cada mensaje y mantener la comunicación constante con el CCO.

2.2.8 Vuelo Ferry

TAR MÉXICO, podrá realizar vuelos Ferry (Sin carga de paga) en caso de que así lo requiera, ya sea por necesidades comerciales, operacionales o de mantenimiento, el Centro de Control Operacional será quien autorice la realización de este tipo de vuelos, previa coordinación con la Dirección Comercial.

El procedimiento para el despacho de un vuelo ferry será similar al de “Despacho Normal” poniendo especial atención en el Centro de Gravedad, el cual deberá de estar dentro de la envolvente operacional del equipo. En caso de ser necesario, se podrá utilizar combustible como “lastre” para mover el centro de gravedad y que este quede dentro de la envolvente operacional.

2.2.9. Mecánico a Bordo

Debido al tipo de operaciones que se llevan a cabo en TAR, en rutas específicas se podrá contar con personal técnico de mantenimiento a bordo de las aeronaves, siguiendo el siguiente procedimiento.

1. El mecánico deberá presentarse e identificarse en la cabina, con la tripulación al menos 20 minutos antes de la salida del vuelo, debidamente aseado y uniformado.
2. El mecánico podrá utilizar el asiento 19A o el asiento de observador en cabina.
3. El mecánico viajará en el asiento de observador de cabina a solicitud de mantenimiento para verificación de sistemas y/o componentes, o cuando el capitán así lo requiera a excepción de los vuelos de adiestramiento.
4. El mecánico a bordo no podrá, durante el despegue o aterrizaje, encontrarse de pie, ni desasegurado de su asiento, acatando siempre las instrucciones del personal de cabina de pasajeros.
5. El mecánico deberá ser considerado como miembro extra de la tripulación, deberá portar siempre su licencia y examen vigentes.
6. El Representante de Operaciones en Tierra deberá considerar al mecánico en la elaboración del manifiesto de peso y balance, así como en su cierre final de pasajeros total a bordo. En su mensaje operacional de salida deberá asentar que viaja un miembro extra y se trata de un mecánico.

Abril 2025	Reedición 1	Página 2-34
Link Conexión Aérea S.A. de C.V.		

	MANUAL DE DESPACHO	
	Capítulo 2	Información Operacional de las Aeronaves

2.2.10 Procedimiento planeación de vuelos

Revisión de información básica para planes de vuelo

El proceso revisión de información se llevará a cabo al inicio del turno por el Personal encargado de la Planeación de Vuelos, el cual deberá tomar en consideración para la preparación de los mismos las siguientes variables

1. Status Flota (Componentes inoperativos que afecten por M.E.L. al rendimiento del avión)
2. Tripulantes.
3. Condiciones Meteorológicas de los aeropuertos (origen, destino, alternos)
4. Condiciones Meteorológicas en ruta (turbulencia, frentes, corrientes de chorro, huracanes, etc.)
5. Vientos en la altura
6. Aeropuertos Alternos de Salida.
7. Carga útil estimada (pasajeros, equipaje, correo y carga)
8. Limitantes declaradas en los análisis de pistas vigentes (por pista, segundo segmento, obstáculos, pista seca, pista contaminada, etc.)
9. Restricciones de CTA
10. Equipo de apoyo en tierra.
11. Política de Tankereo vigentes.
12. Política de combustible extra
13. Política de Alternos vigentes.
14. Horarios de Personal en estaciones.
15. Horarios de Operación de los Aeropuertos.
16. NOTAMS vigentes.
17. Revisar en Rutas Origen-Destino y Alternos
18. Niveles de Vuelo en Ruta y para el Alternos

Los Controladores de Vuelo se debe mantener estrecha vigilancia de todos y cada uno de los puntos a fin de evitar que los planes de vuelo tengan errores al momento de ser entregados a las tripulaciones y/o al momento de ser despachados. Así mismo se debe hacer un doble check del Plan de Vuelo antes de elaborar el manifiesto de Peso y Balance, y de ser necesario actualizarlo si se tiene una diferencia importante en el número de clientes, combustible, nivel de vuelo, etc.

2.2.11 Sistema de despacho

Para la elaboración y distribución de los planes de vuelo TAR MÉXICO utiliza los servicios del sistema “**PPS**”. Todos los Oficiales de Operaciones de vuelo, Encargados de Turno o Representantes de Operaciones en Tierra (ROT) que, dentro de sus funciones, esté el crear, imprimir y/o proporcionar la papelería de vuelo a las tripulaciones de los vuelos de TAR MÉXICO, deberán estar familiarizados con el uso del sistema. Las limitaciones dentro del sistema estarán dadas por su firma de acceso. Los únicos habilitados para calcular planes de vuelo son los Oficiales de Operaciones de Vuelo del CCO.

Abril 2025	Reedición 1	Página 2-35
Link Conexión Aérea S.A. de C.V.		

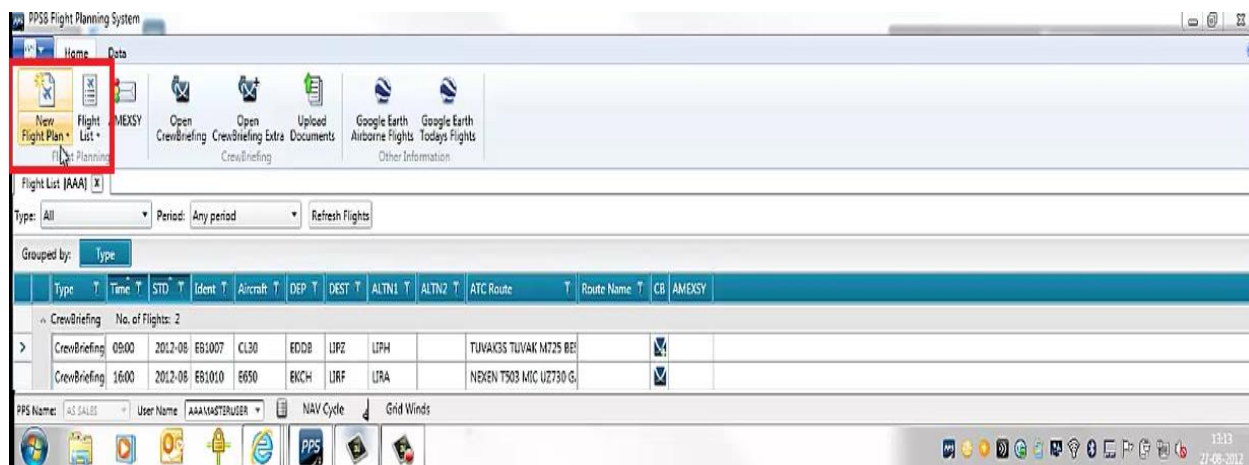
	MANUAL DE DESPACHO	
	Capítulo 2	Información Operacional de las Aeronaves

A continuación, se muestra una breve descripción de la forma en la que se genera una papelería de vuelo:

Para iniciar el programa se deberá de dar doble “Click” sobre el icono de PPS ubicado en la esquina inferior derecha de la pantalla de la estación de trabajo



Al iniciar el programa mostrará la pantalla de inicio, en la cual se seleccionará la opción “New Flight Plan” que se encuentra en la esquina superior izquierda de la pantalla, como se muestra en la siguiente imagen



Una vez seleccionada esa opción, el sistema mostrara la mascarilla en la que se creara el plan de vuelo, la cual está dividida en dos secciones, la sección de la izquierda, muestra el menú de opciones y las casillas que se tendrán que ir llenando para la elaboración del plan de vuelo, como lo muestra la siguiente imagen:

Abril 2025	Reedición 1	Página 2-36
Link Conexión Aérea S.A. de C.V.		



MANUAL DE DESPACHO

Capítulo 2

Información Operacional de las Aeronaves

PPSS Flight Planning System

Home Data Flight Plan Options

Send to CB File via AMEXSY Dispatch FMS Upload ETP/ETOPS Alerts Generate Route Analysis Flight Plan Data Generate Load Sheet Upload Load Sheet to CB Load Sheet Reset Workspace Perspectives Full Perspective View

Flight List [AAA] Flight Planning [AAA]

Guide Flight Data Route Crew Fuel Mass & Balance

Flight Data Input

ACFT: [] FLT NO: []
DOF: 27-08-2012
STD: 15:00
DEP: [] T/O ALTN: []
DEST: []
ALTN1: [] ALTN2: []
PAX: [] CARGO: []
WIND: Forecasted Winds [] ETOPS: []
FL/DEST: []
FL/ALTN1: []
FL/ALTN2: []

Map

30° 27' 22.51" N 282° 37' 30.83" W 5000 mi

ATC Sheet Map

Flight Data Summary

Flight Info

Account Name: AS SALES (AAA)

FLT NO: []
ACFT: []
Minimum required runway length: 5 ft
DEP: []
DEST: []
Great Circle Distance: []
ALTN1: [] ALTN2: []
T/O ALTN: []

Load

Basic Operating Mass: 0 lbs
Payload: 0 lbs
Zero Fuel Mass: 0 lbs
Actual Fuel: 0 lbs
Ramp Mass: 0 lbs
Taxi Fuel: 0 lbs
Take Off Mass: 0 lbs
Trip: 0 lbs
Landing Mass: 0 lbs

Fuel

Time Fuel: 0:00
Taxi: 00:00:00
Trip: 00:00:00
Alternate1: 00:00:00
Alternate2: 00:00:00
Contingency: 00:00:00
Final Reserve: 00:00:00
Company: 00:00:00
Minimum Req: 00:00:00
Extra: 00:00:00
Actual: 00:00:00

ATC

Route to Destination:
Route Distance: 0 NM / Time: 00:00:00
Route to ALTN1:
Route to ALTN2:
Route to ALTN2 Distance: 0 NM / Time: 00:00:00

Profiles

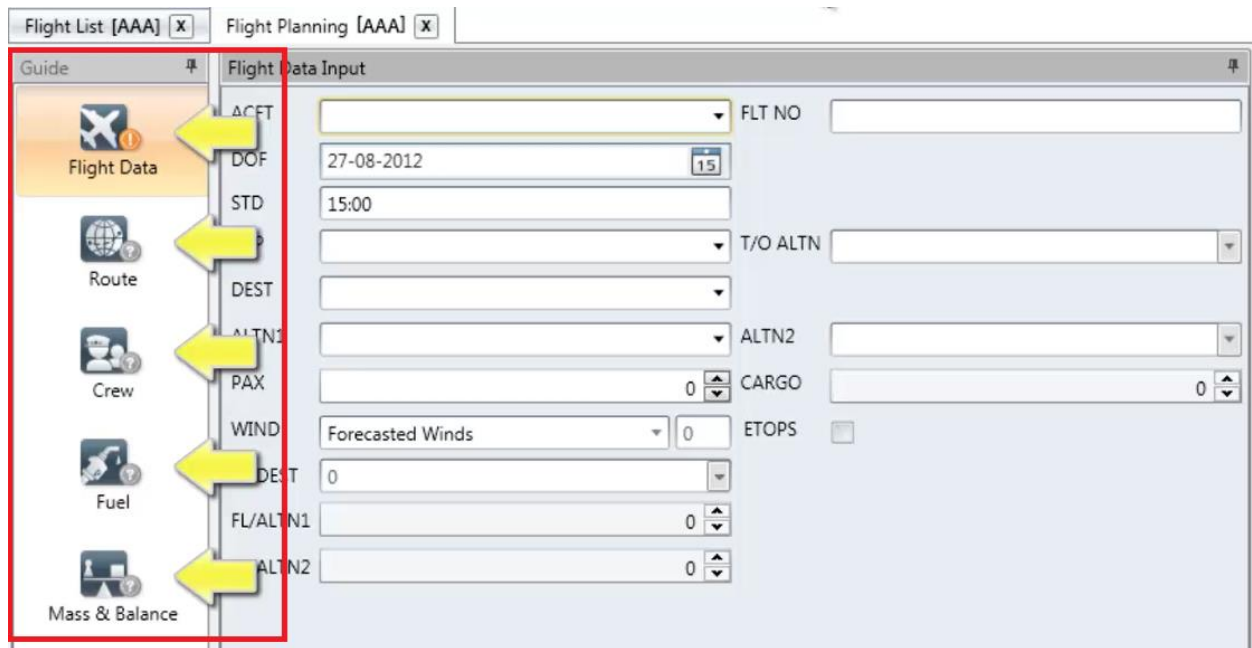
M & B Profile: []
Climb: []
Cruise: []
Descend: []

Crew

PIC: []
FO: []
Additional Crew Members: []

PPS Name: AS SALES User Name: AAAAMASTERUSER NAV Cycle: [] Grid Winds: []

	MANUAL DE DESPACHO	
	Capítulo 2	Información Operacional de las Aeronaves



En el recuadro rojo de la imagen superior, se muestran las siguientes opciones:

- **Flight Data.** En esta opción se mostrará la mascarilla que muestra la imagen superior en la cual se deberán de ir completando los campos existentes, en esta sección se capturarán los siguientes datos:
 - **ACFT.** En esta casilla se seleccionará el tipo de aeronave a despachar, en el caso de TAR MÉXICO, solo existe un tipo de aeronave, ERJ-145LR, por lo que solo aparecerá esta opción.
 - **FLT NO.** En esta casilla se anotará el número de vuelo asignado al vuelo que se está despachando.
 - **DOF.** En esta casilla se seleccionará la fecha de salida del vuelo.
 - **STD.** En esta casilla se anotará la hora propuesta de salida del vuelo
 - **DEP.** En esta casilla se anotará el nombre del aeropuerto donde origina el vuelo, el sistema reconoce el código IATA, OACI o el nombre del aeropuerto, al colocar el aeropuerto de origen, el sistema en automático abre una ventana lateral con los reportes METAR, TAF y los NOTAM's publicados en el momento.
 - **T/O ALT.** En esta casilla se anotará el aeropuerto alterno de despegue en caso de que este sea requerido.
 - **DEST.** En esta casilla se anotará el aeropuerto de destino, al igual que la casilla anterior, el sistema reconoce el código IATA, OACI o el nombre del aeropuerto, así mismo también el sistema abrirá una ventana lateral donde mostrará los reportes METAR, TAF y NOTAM's publicados.

Abril 2025	Reedición 1	Página 2-38
Link Conexión Aérea S.A. de C.V.		



MANUAL DE DESPACHO

Capítulo 2

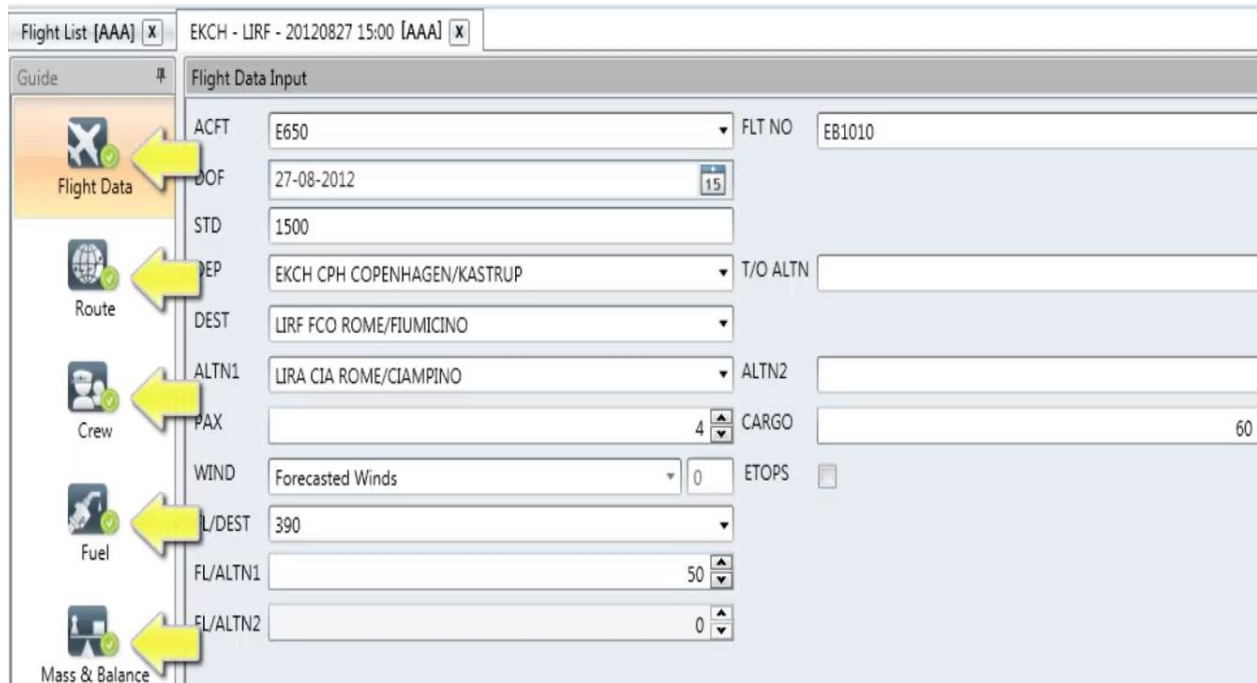
Información Operacional de las Aeronaves

- **ALT 1.** En esta casilla se anotará el aeropuerto alternativo seleccionado para el vuelo a despachar, esta casilla tiene las mismas características de reconocimiento y muestreo de reportes meteorológicos que las casillas anteriores.

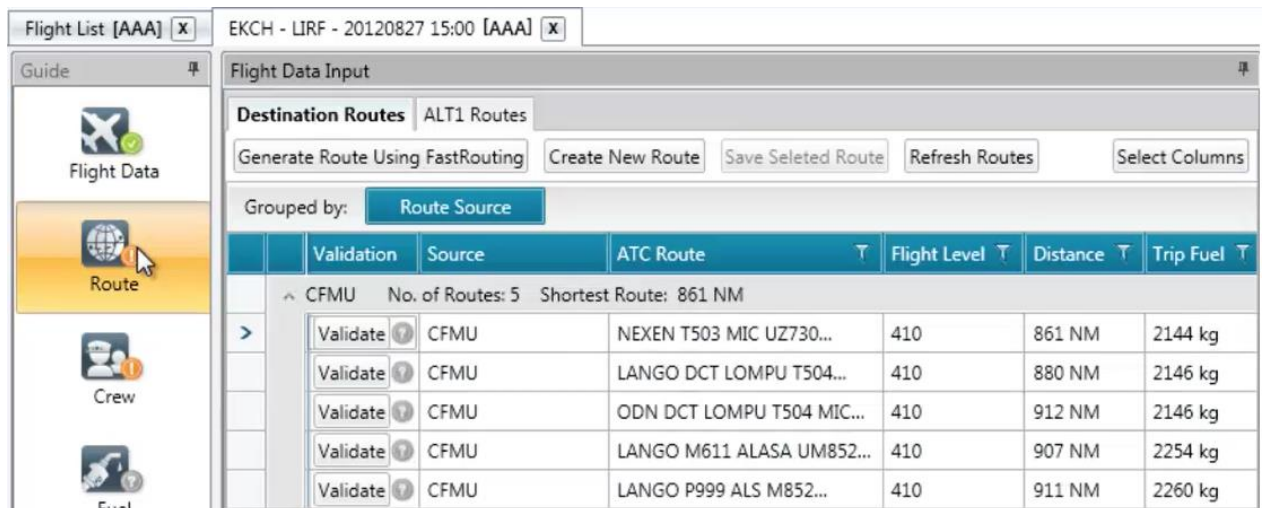
A continuación, se muestra un ejemplo de como el sistema muestra los reportes METAR, TAF y NOTAM's de los aeropuertos considerados en la elaboración del plan de vuelo:

- **ALT 2.** En esta casilla se anotará el segundo aeropuerto alternativo, en caso de que este sea requerido.
- **PAX.** En esta casilla se anotará el número de pasajeros estimados para el vuelo a despachar, tomando este dato del sistema de reservaciones.
- **CARGO.** En esta sección se seleccionará la cantidad estimada en Libras del peso estimado que se considerará en el compartimiento de carga del equipo.
- **WIND.** En esta casilla se seleccionará con que opción de reporte de vientos superiores se desea que sea calculado el plan de vuelo, existen 2 opciones, *Forecasted Winds* e *Historical Winds*, el Oficial de Operaciones deberá de seleccionar la primera opción, la cual corresponde a los vientos superiores publicados a la hora de realizar el plan de vuelo.
- **FL/ALT 1.** En esta casilla se seleccionará el nivel de vuelo al que volara el avión en caso de desviarse a su aeropuerto alternativo.
- **FL/ALT 2.** Al igual que en la casilla anterior, se seleccionará el nivel de vuelo al que volará el avión en caso de desviarse a su segundo aeropuerto alternativo, en el caso de que no se esté considerando un segundo aeropuerto alternativo, esta casilla se dejará en blanco.
- **ETOPS.** Esta casilla será seleccionada en caso de que el vuelo que se está despachando sea para una ruta ETOPS. NOTA: ninguno de los vuelos regulares de TAR MÉXICO será considerado ETOPS.

La mascarilla ya completa deberá lucir similar a la imagen que se muestra a continuación:

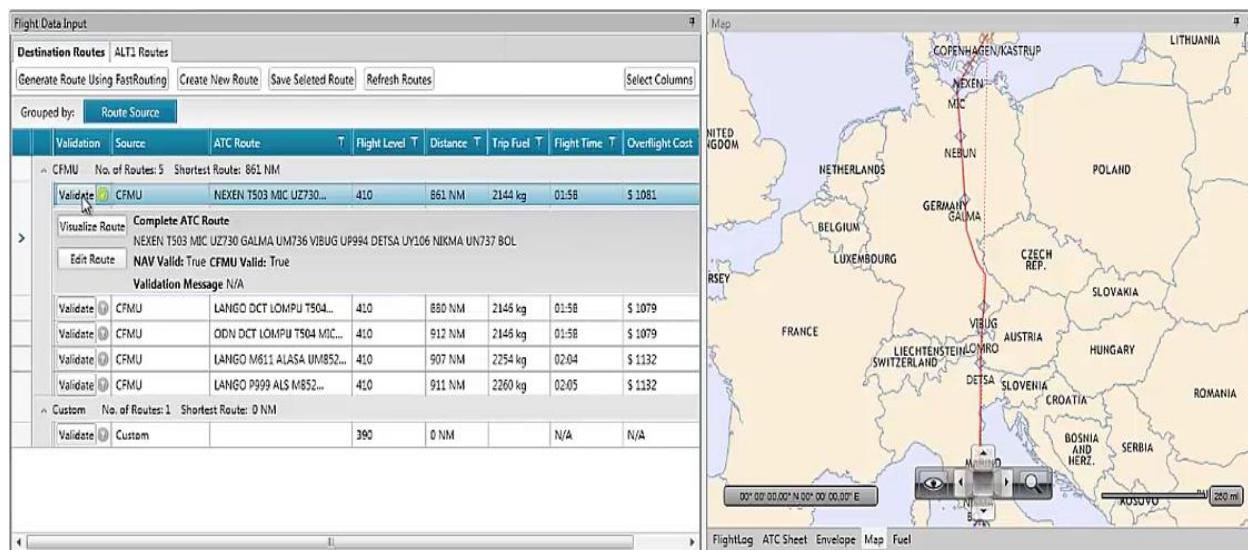


- **Route.** En esta sección se asignará la ruta con la que se elaborará el plan de vuelo, una vez seleccionada esta sección, se mostrará una pantalla similar a la que a continuación se muestra:

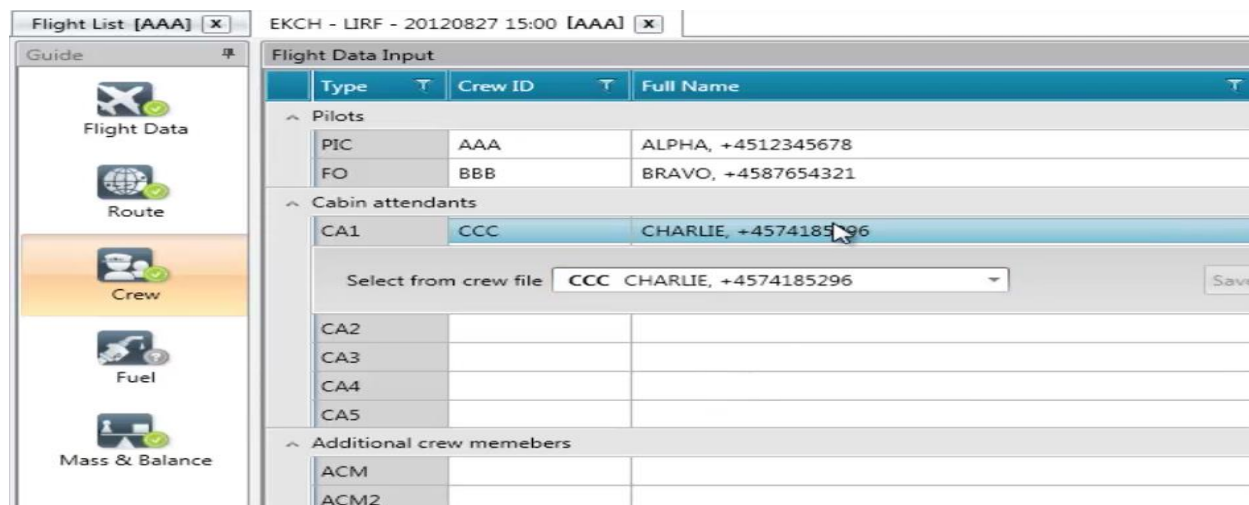


Validation	Source	ATC Route	Flight Level	Distance	Trip Fuel
Validate	CFMU	NEXEN T503 MIC UZ730...	410	861 NM	2144 kg
Validate	CFMU	LANGO DCT LOMPU T504...	410	880 NM	2146 kg
Validate	CFMU	ODN DCT LOMPU T504 MIC...	410	912 NM	2146 kg
Validate	CFMU	LANGO M611 ALASA UM852...	410	907 NM	2254 kg
Validate	CFMU	LANGO P999 ALS M852...	410	911 NM	2260 kg

- **Generate Route Using FastRouting.** Con esta opción se podrá seleccionar una ruta ya creada y guardada previamente, indicando en el primer renglón de las opciones, cuál de las opciones proporciona la menor distancia entre los aeropuertos a operar. Las columnas indican el detalle de la ruta, el nivel de vuelo, la distancia en millas náuticas (NM) y el consumo estimado de combustible. **NOTA:** las primeras dos columnas indican si la ruta esta validada por Eurocontrol, (Validate CFMU), debido a que el sistema es Europeo, sin embargo, TAR MÉXICO no realiza operaciones en el espacio aéreo Europeo, por lo que estas columnas deberán de ser ignoradas.
 - **Create New Route.** En esta opción se crean rutas nuevas usadas frecuentemente, en esta pantalla el Oficial de Operaciones de vuelos ira capturando la ruta de forma manual, a través de aerovías y check-points incluyendo salidas y llegadas codificadas (SID & STAR), de lado derecho de la pantalla se irá mostrando el mapa donde se marcará de forma gráfica la ruta que se está creando como se muestra en la imagen inferior.

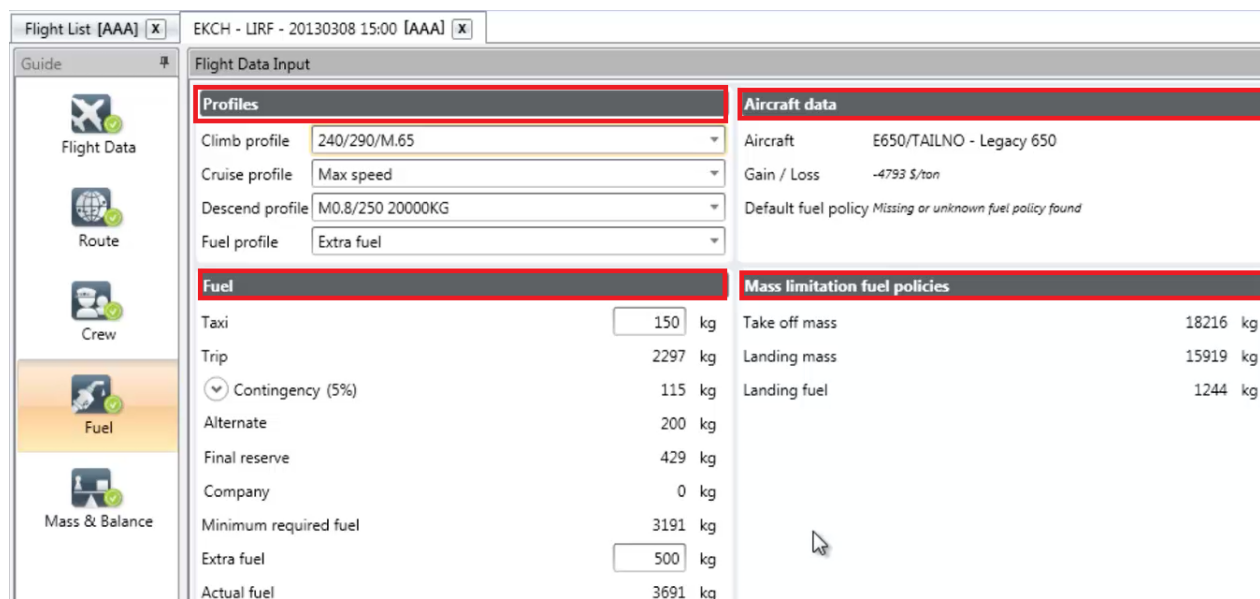


- **Refresh Routes.** Al darle “Click” en esta opción, se actualizarán en la pantalla las rutas ya creadas y guardadas.
- **Crew.** En esta sección se selecciona la tripulación que será asignada al vuelo que se está por despachar, El sistema contiene una base de datos de todas los tripulantes de TAR MÉXICO, la cual contiene su Nombre de Roll, Nombre completo y número de Licencia que posee, el Oficial de Operaciones de vuelos deberá de seleccionar al Capitán, Primer Oficial y Sobrecargo asignados previamente como se muestra en la siguiente imagen:



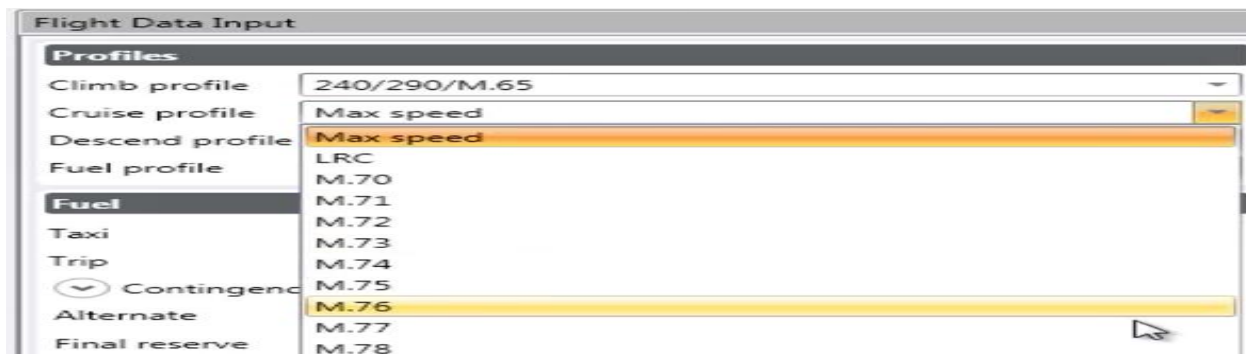
Type	Crew ID	Full Name
Pilots		
PIC	AAA	ALPHA, +4512345678
FO	BBB	BRAVO, +4587654321
Cabin attendants		
CA1	CCC	CHARLIE, +4574185296
Select from crew file: CCC CHARLIE, +4574185296		
CA2		
CA3		
CA4		
CA5		
Additional crew members		
ACM		
ACM2		

- **Fuel.** En esta sección se capturarán los datos y características del consumo de combustible con el que se quiere que se calcule el plan de vuelo, a continuación, se detallará cada una de las opciones que muestra la pantalla que se muestra a continuación:

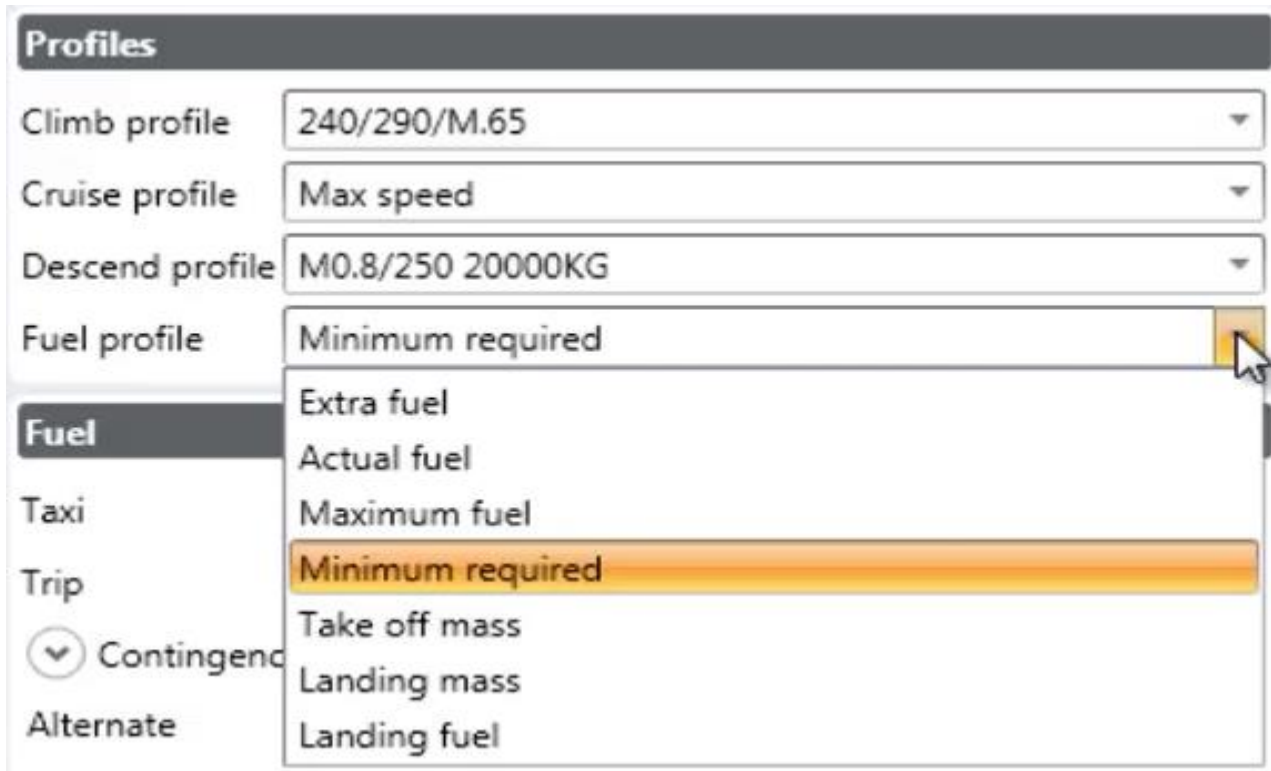


Profiles		Aircraft data	
Climb profile	240/290/M.65	Aircraft	E650/TAIINO - Legacy 650
Cruise profile	Max speed	Gain / Loss	-4793 \$/ton
Descend profile	M0.8/250 20000KG	Default fuel policy	Missing or unknown fuel policy found
Fuel profile	Extra fuel		
Fuel		Mass limitation fuel policies	
Taxi	150 kg	Take off mass	18216 kg
Trip	2297 kg	Landing mass	15919 kg
Contingency (5%)	115 kg	Landing fuel	1244 kg
Alternate	200 kg		
Final reserve	429 kg		
Company	0 kg		
Minimum required fuel	3191 kg		
Extra fuel	500 kg		
Actual fuel	3691 kg		

- **Profiles.** En esta opción se deberá de seleccionar las preferencias de velocidad/consumo de acuerdo a las políticas de TAR MÉXICO,
 - **Climb Profile, Cruise Profile y Descended Profile.** En estos campos se seleccionará la velocidad/consumo al que se deberá calcular el plan de vuelo durante el ascenso, crucero y descenso como se muestra a continuación:



- **Fuel Profile.** En este campo se debe de seleccionar las preferencias para el cálculo de combustible, restringiéndolo por peso máximo de despegue, máximo combustible a bordo, máximo peso de despegue, mínimo combustible requerido, ETC, esta selección se deberá de hacer en base a las políticas de TAR MÉXICO, en caso de que se requiera de alguna opción en especial, esta deberá de ser consultada y en su caso autorizada por la Gerencia del Centro de Control Operacional. La imagen inferior muestra la pantalla que se muestra para la selección de cálculo de combustible:



	MANUAL DE DESPACHO	
	Capítulo 2	Información Operacional de las Aeronaves

- **Aircraft Data.** Este apartado es meramente informativo, en el cual se indica el tipo de avión que se está despachando, el margen de gasto en cuanto a combustible se refiere y por último la política de combustible de la compañía, la cual se incluyó en el sistema por parte de la Jefatura de Ingeniería de Operaciones y Adiestramiento.

Aircraft data

Aircraft E650/TAILNO - Legacy 650
Gain / Loss -4715 \$/ton
Default fuel policy *Missing or unknown fuel policy found*

- **Fuel.** En esta Sección se capturan los datos de combustible adicionales al consumo en ruta, tales como son el Combustible de Taxeo, el Combustible de Contingencia y Combustible Extra en caso de que este sea requerido previa consulta y en su caso autorización de la Gerencia del Centro de Control Operacional. NOTA: Todas las cantidades de combustibles deberán de ser seleccionadas conforme a las políticas de TAR MÉXICO.

Fuel		
Taxi	150	kg
Trip	2292	kg
▼ Contingency (5%)	115	kg
Alternate	196	kg
Final reserve	429	kg
Company	0	kg
Minimum required fuel	3182	kg
Extra fuel	0	kg
Actual fuel	3182	kg

Abril 2025	Reedición 1	Página 2-44
Link Conexión Aérea S.A. de C.V.		



MANUAL DE DESPACHO

Capítulo 2

Información Operacional de las Aeronaves

- **Mass limitation fuel policies.** En esta sección se van mostrando los valores reales en cuanto a los pesos de Despegue, Aterrizaje y el Peso del combustible con el que aterrizará la aeronave.

Mass limitation fuel policies		
Take off mass	17707	kg
Landing mass	15416	kg
Landing fuel	740	kg

- **Mass & Balance.** En esta sección se capturarán los datos correspondientes al Peso y Balance del vuelo que se está despachando, la cual se muestra a continuación y posteriormente se describe una a una las ventanas de esta:

Flight List [AAA] x

EKCH - LIRF - 20120827 15:00 [AAA] x

Guide

Flight Data

Route

Crew

Fuel

Mass & Balance

Flight Data Input

Configuration

STANDARD

Pax

Cargo

Crew

Fuel

☐ Show extended pax config

☐ Show moments

Total: 4

ID	Max Pax	Act Pax	Act Mass	Pax
SEAT 1&2	2	2	184	2
SEAT 3&4	2	2	184	2
SEAT 5&6	2	0	0	0
SEAT 7&8	2	0	0	0
SEAT 9	1	0	0	0
SEAT 10	1	0	0	0
SEAT 11	1	0	0	0
SEAT 12	1	0	0	0
SEAT 13	1	0	0	0
	13	4	368	4



MANUAL DE DESPACHO

Capítulo 2

Información Operacional de las Aeronaves

- **Pax.** En esta mascarilla se capturarán la cantidad de pasajeros documentados al momento del cierre del vuelo, tomando los datos del sistema de reservaciones, se capturarán el desglose de pasajeros por Adultos /Medios/Infantes localizándolos en cada cabina o sección donde estén estos documentados.

Flight Data Input

Configuration: STANDARD

Pax Cargo Crew Fuel

☒ Show extended pax config ☐ Show moments

Total: 4 Male: 4 Female: 0 Children: 0 Infant: 0

ID	Max Pax	Act Pax	Act Mass	Pax	Male	Female	Children	Infant	Cust. Mass
SEAT 1&2	2	2	184	2	2	0	0	0	0
SEAT 3&4	2	2	184	2	2	0	0	0	0
SEAT 5&6	2	0	0	0	0	0	0	0	0
SEAT 7&8	2	0	0	0	0	0	0	0	0
SEAT 9	1	0	0	0	0	0	0	0	0
SEAT 10	1	0	0	0	0	0	0	0	0
SEAT 11	1	0	0	0	0	0	0	0	0
SEAT 12	1	0	0	0	0	0	0	0	0
SEAT 13	1	0	0	0	0	0	0	0	0
	13	4	368	4	4	0	0	0	0

- **Cargo.** En esta mascarilla se deberá de capturar la cantidad de equipaje documentado, tomando la información del sistema de reservaciones, el cual nos proporcionará la cantidad de piezas y el peso de las mismas.

Flight Data Input

Configuration: STANDARD

Pax Cargo Crew Fuel

Total: 60

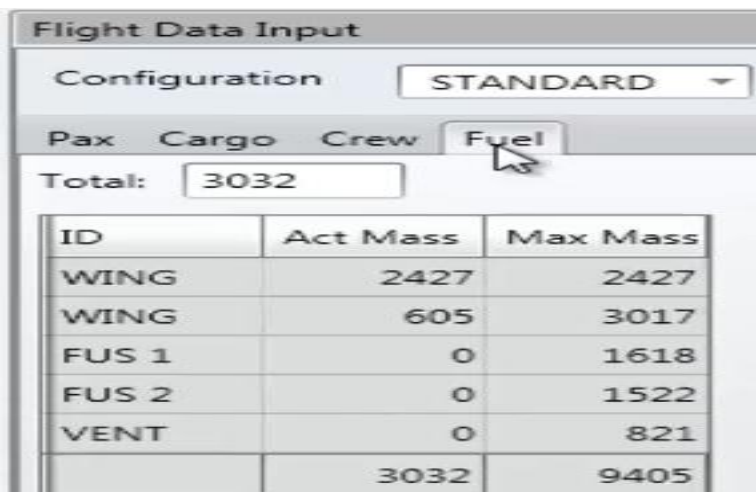
ID	Act Mass	Max Mass
Bag	60	454
	60	454

- **Crew.** En esta mascarilla el sistema automáticamente capturaré la información de la tripulación asignada al vuelo, tomándola de la sección "Flight Data" capturada previamente, aquí se podrá constatar que los pesos de los integrantes de la tripulación sean correctos.



Role	ID	Mass
PIC	AAA	85
FO	BBB	85
CA1	CCC	75
CA2		0
CA3		0
CA4		0
CA5		0
ACM		0
ACM2		0
		245

- **Fuel.** En esta mascarilla, el sistema colocará de forma automática la cantidad de combustible calculada por el plan de vuelo para esta ruta, igualmente, de forma automática, realizará la distribución de combustible en los diferentes tanques del avión, de acuerdo a los parámetros del fabricante, previamente cargados en la configuración inicial del sistema.



ID	Act Mass	Max Mass
WING	2427	2427
WING	605	3017
FUS 1	0	1618
FUS 2	0	1522
VENT	0	821
	3032	9405

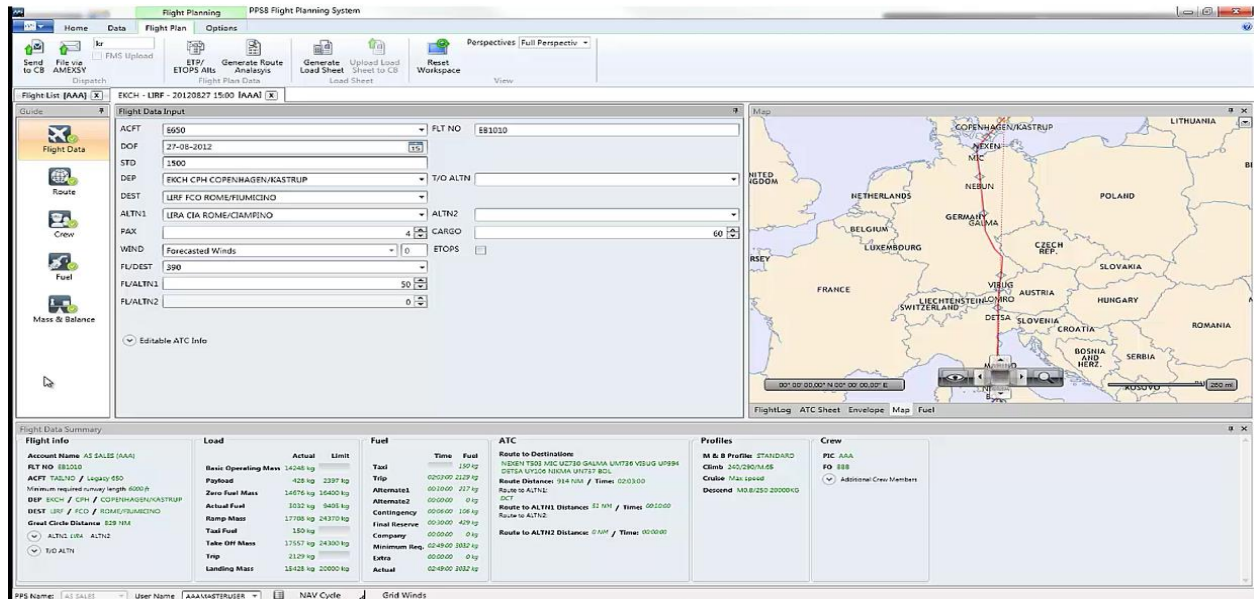


MANUAL DE DESPACHO

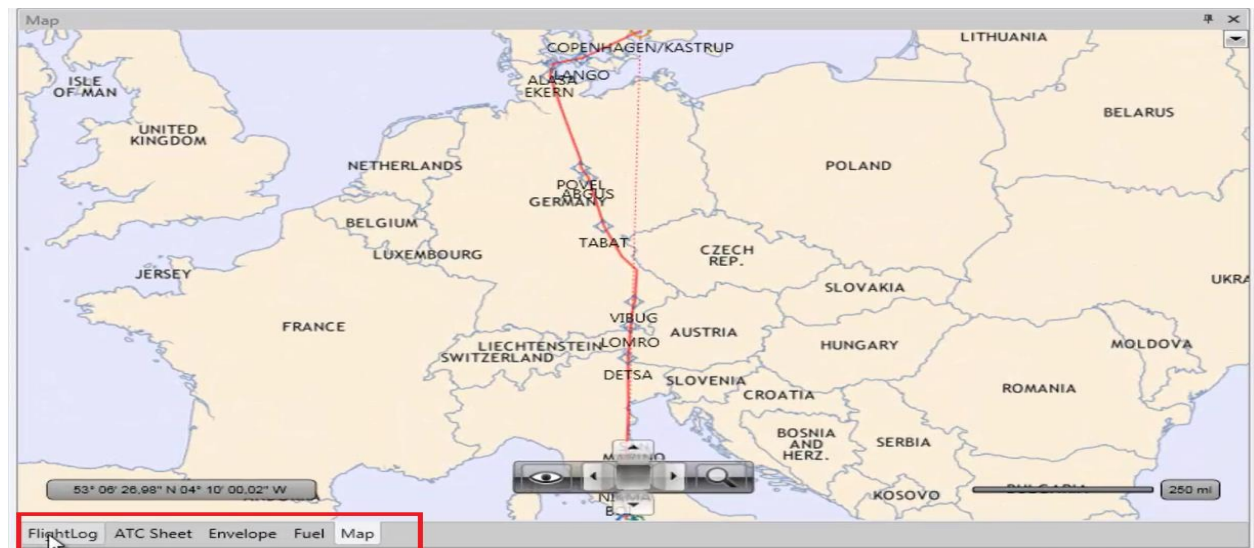
Capítulo 2

Información Operacional de las Aeronaves

Una vez capturada toda la información anterior, se podrán ver todos los datos generales de la operación como lo muestra la siguiente pantalla



Para poder visualizar uno a uno los documentos que emite el sistema, se debe posicionar en la parte inferior del mapa donde se localizan las opciones.



MANUAL DE DESPACHO

Capítulo 2

Información Operacional de las Aeronaves

- **Flight Log.** Corresponde al cuerpo de plan de vuelo.

[illegible]

- **ATC Sheet.** Corresponde al formato de plan de vuelo OACI.

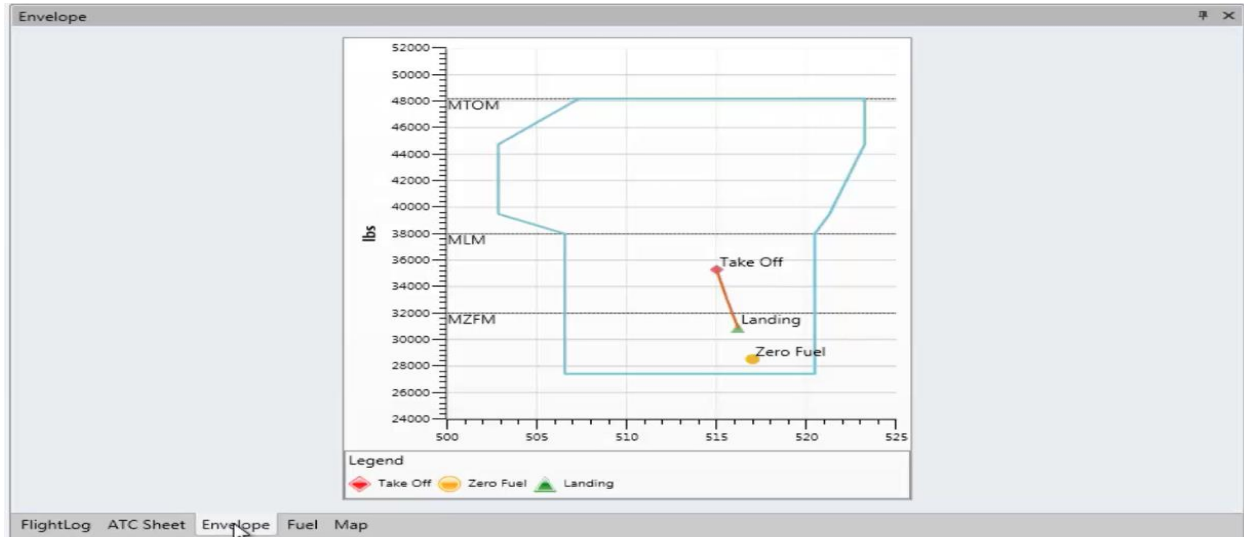


MANUAL DE DESPACHO

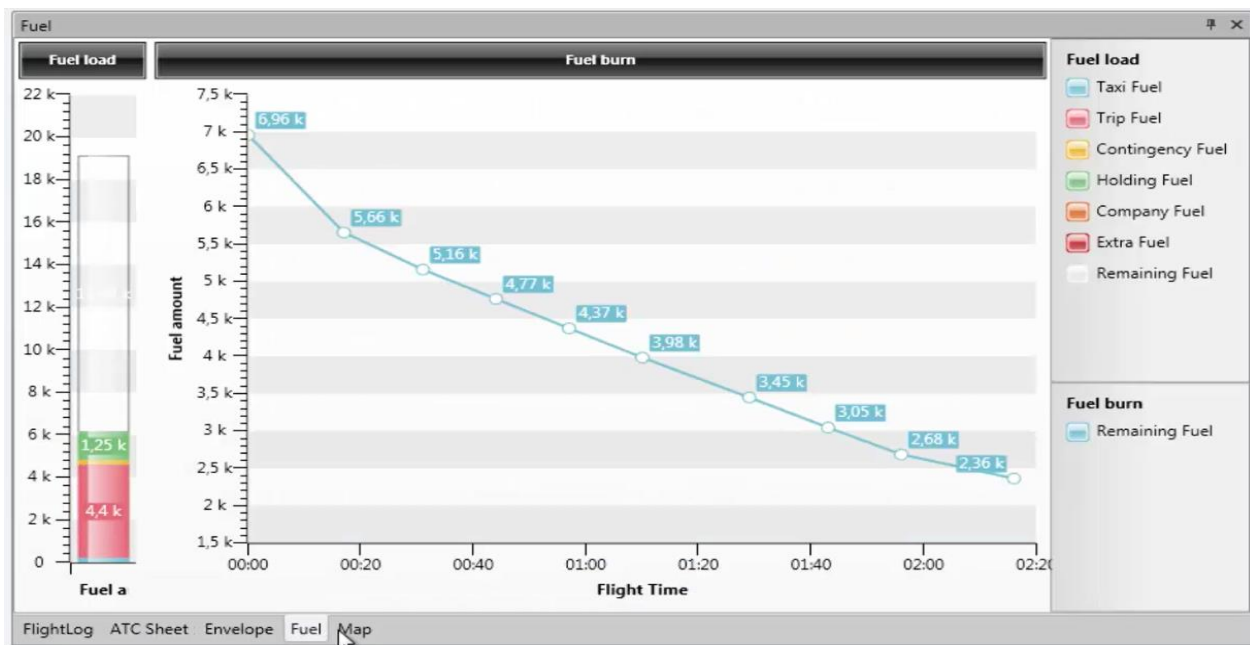
Capítulo 2

Información Operacional de las Aeronaves

- **Envelope.** Corresponde a la envolvente grafica del manifiesto de Peso y balance.

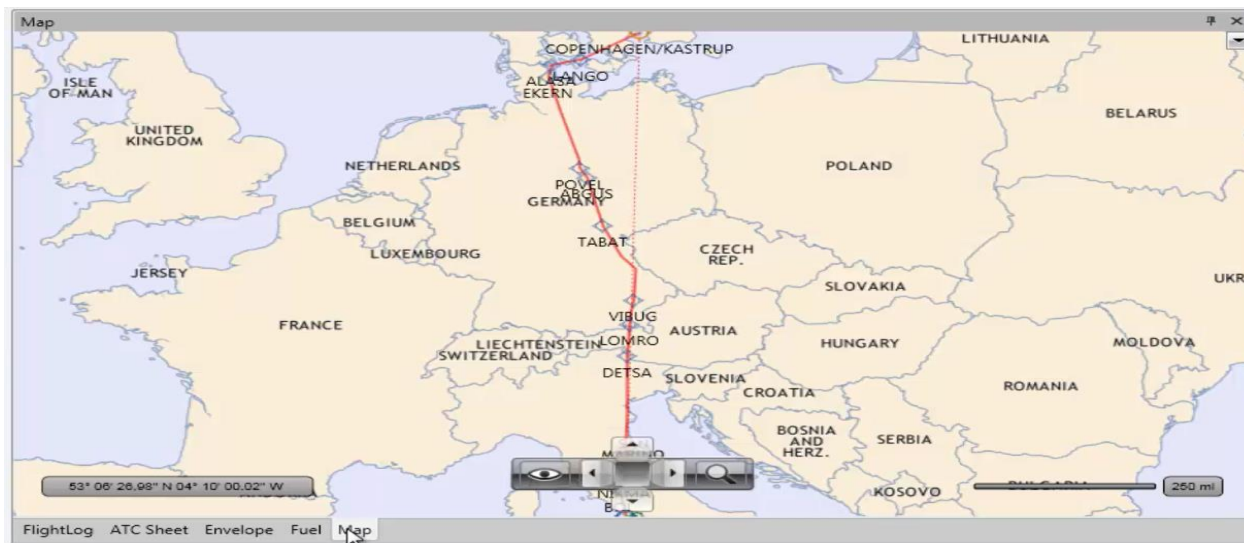


- **Fuel.** Corresponde a la gráfica del consumo de combustible.

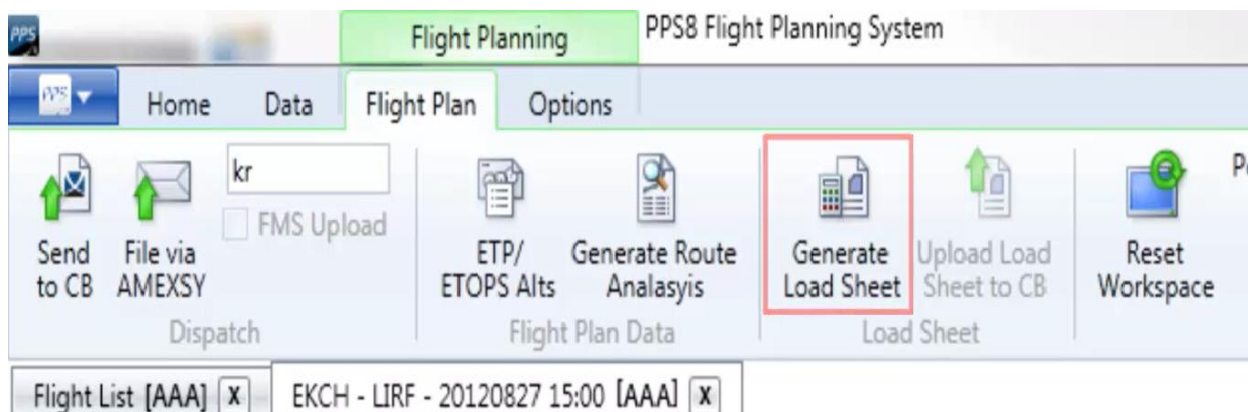


	MANUAL DE DESPACHO	
	Capítulo 2	Información Operacional de las Aeronaves

- **Map.** Muestra de forma gráfica la ruta a volar



Una vez validada la información de las ventanas anterior se procede a generar el plan de vuelo y/o manifiesto de peso y balance final, haciendo “Click” sobre la opción “Generate Load Sheet” en la barra superior de herramientas de la pantalla, como se muestra en la siguiente imagen:



Abril 2025	Reedición 1	Página 2-51
Link Conexión Aérea S.A. de C.V.		

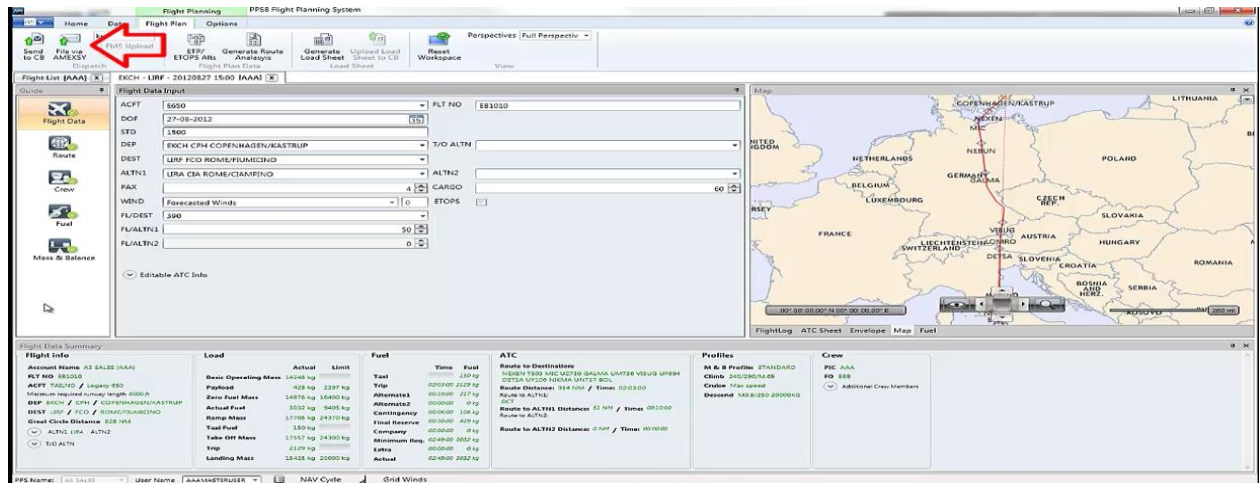


MANUAL DE DESPACHO

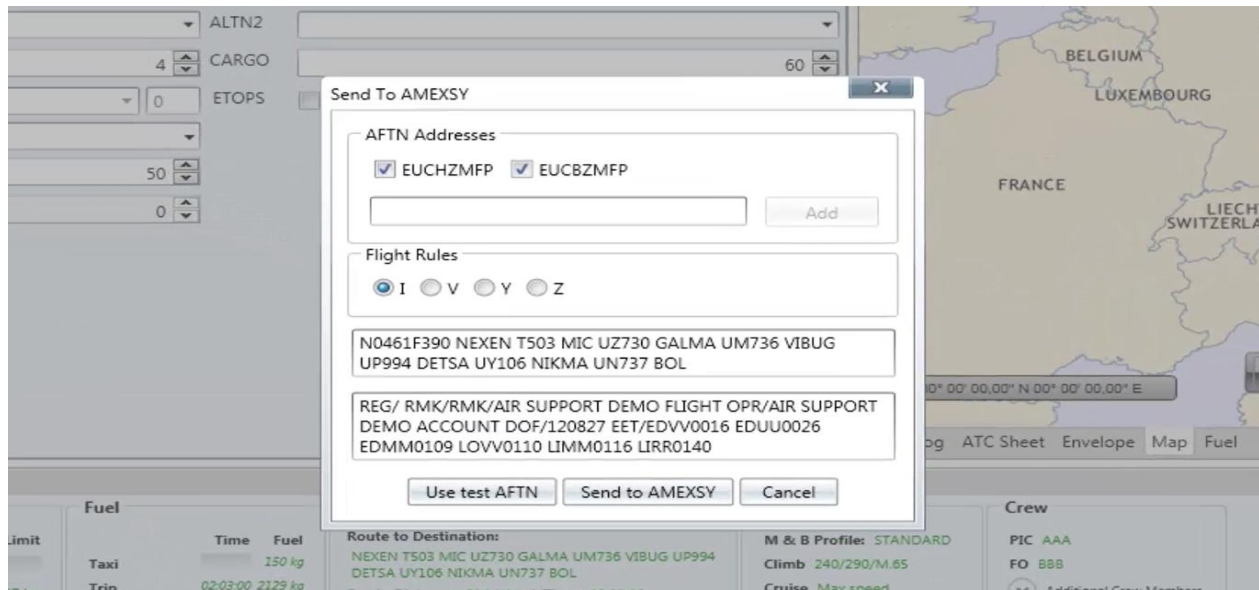
Capítulo 2

Información Operacional de las Aeronaves

Para dar de alta el plan de vuelo en el ATC, se debe de dar “Click” sobre la opción “File vía AMEXSY” el cual se encuentra en la barra superior de herramientas de la pantalla, como lo muestra la siguiente imagen:

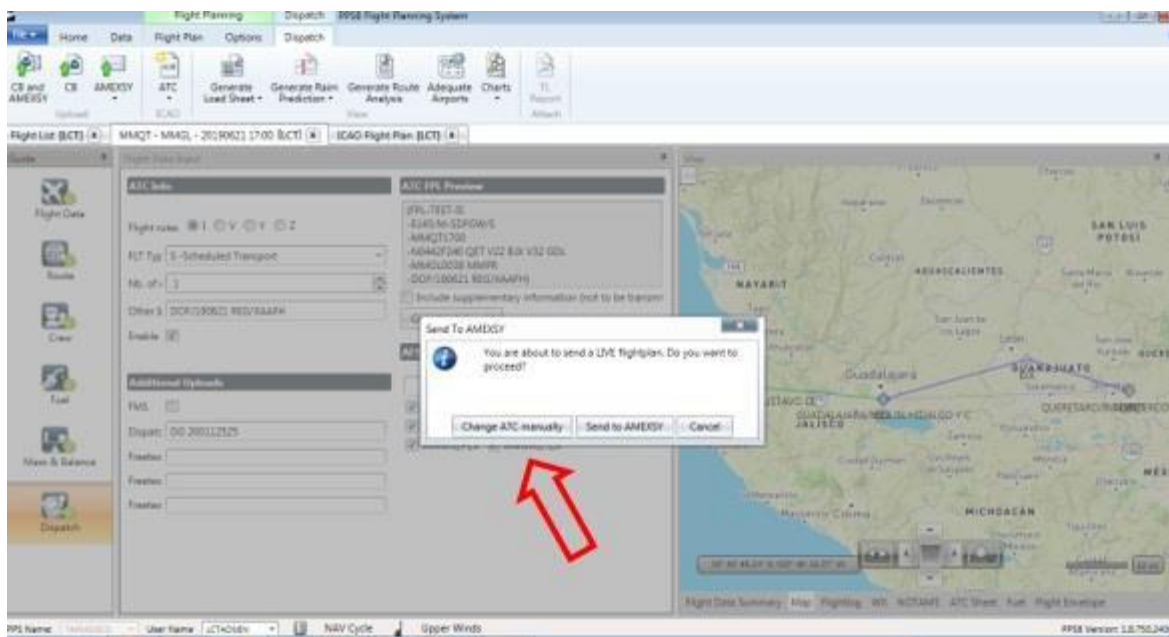


Posteriormente aparecerá una ventana con los datos finales del plan de vuelo, los cuales serán enviados al ATC, se deberán de revisar que estos sean correctos para que en caso de serlo, se de “Click” sobre la opción “Send to AMEXSY” como se muestra en la siguiente imagen:

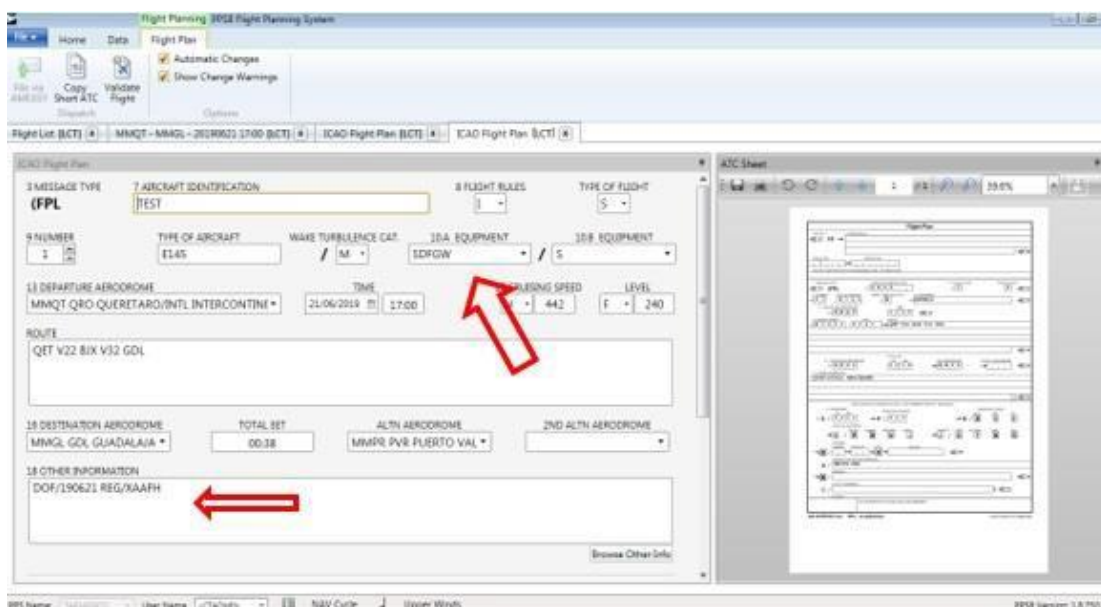


	MANUAL DE DESPACHO	
	Capítulo 2	Información Operacional de las Aeronaves

Cuando se requiera hacer un cambio de última hora al Plan de Vuelo de ATC, se procede a realizar la modificación que corresponda como por ejemplo editar el equipo de navegación en caso de no contar con RVSM o modificar la ruta.



Para verificar el estatus del plan de vuelo en el ATC se deberá de dar “Click” sobre la pestaña “Home” del panel superior, esta opción mostrará la barra de herramientas correspondiente, se dará nuevamente “Click” sobre la opción “AMEXSY” como lo muestra la siguiente imagen:



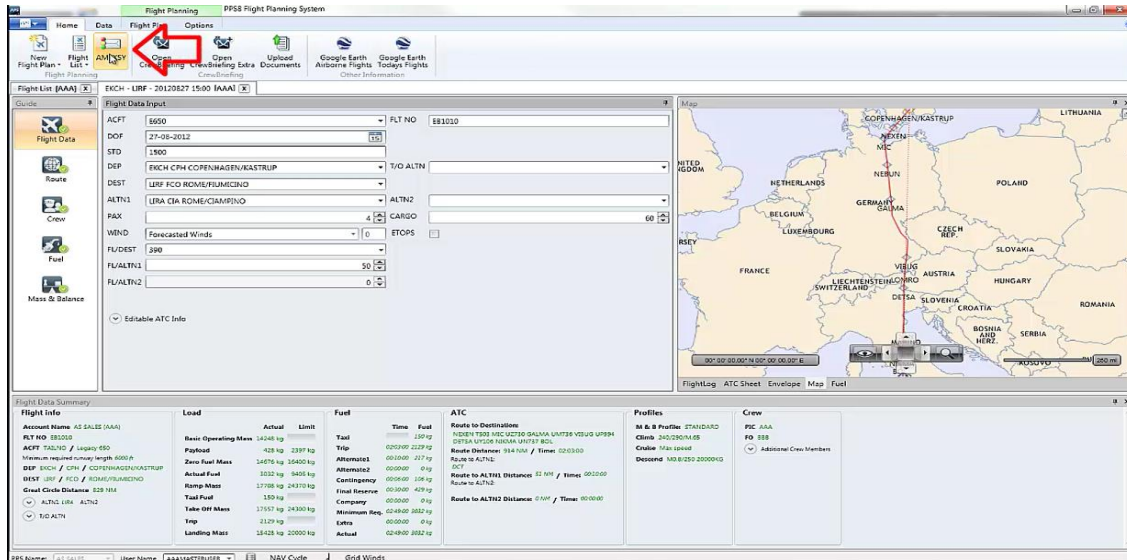
Abril 2025	Reedición 1	Página 2-53
Link Conexión Aérea S.A. de C.V.		



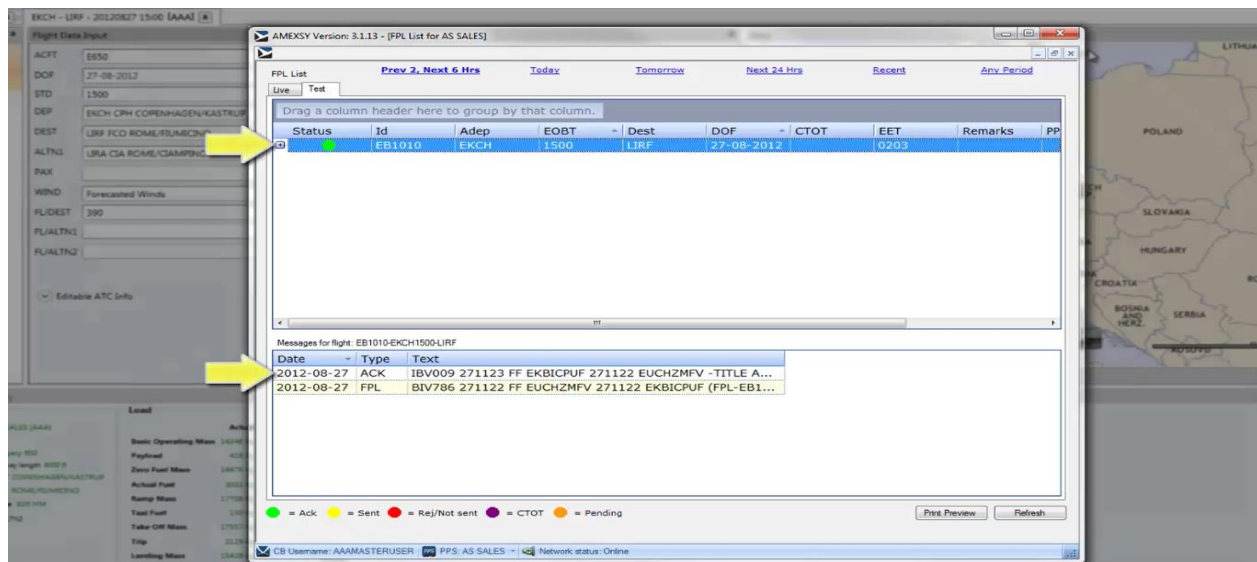
MANUAL DE DESPACHO

Capítulo 2

Información Operacional de las Aeronaves



Posteriormente se abrirá una ventana donde mostrará el estatus del plan de vuelo



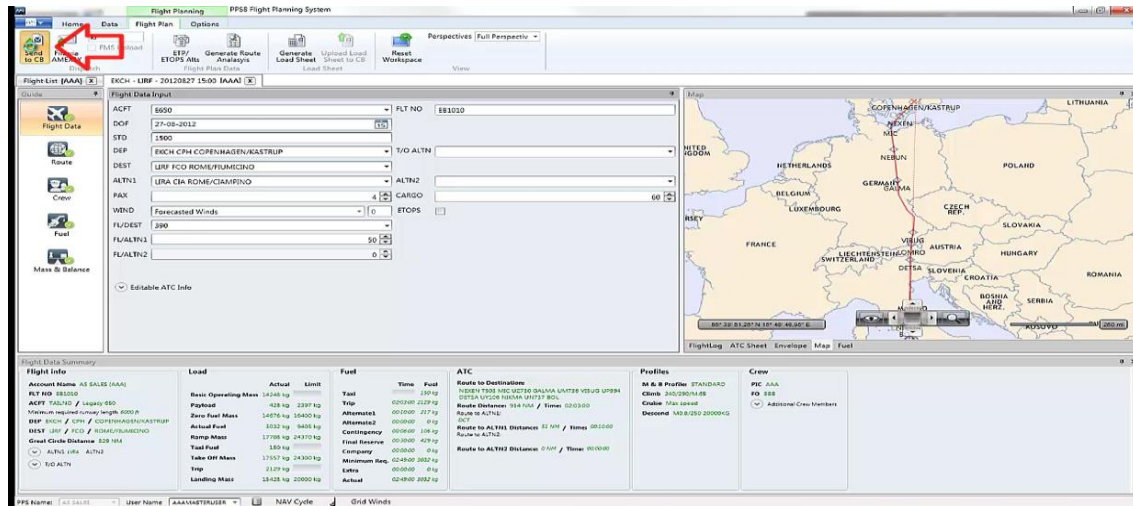


MANUAL DE DESPACHO

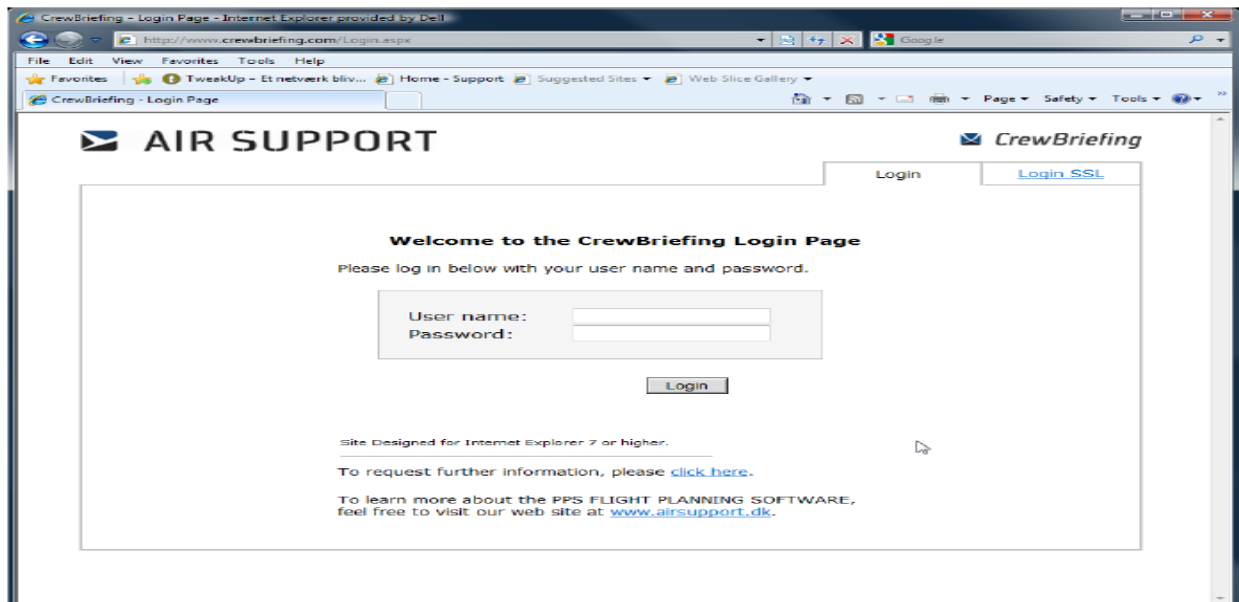
Capítulo 2

Información Operacional de las Aeronaves

Para enviar la papelería de vuelo a la estación y/o tripulación correspondiente se dará “Click” sobre la opción “Send to CB” como se muestra en la siguiente imagen:

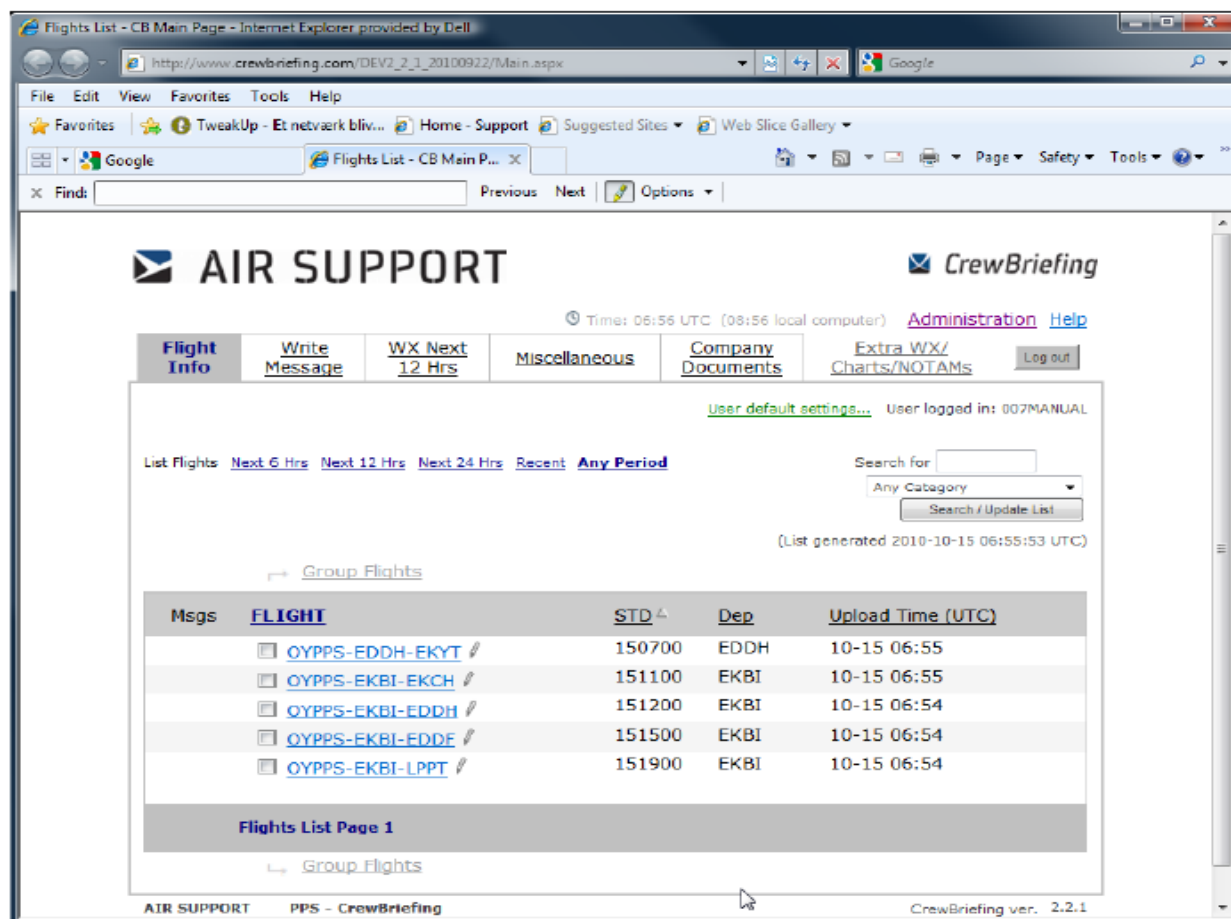


Realizando esta acción, la papelería de vuelo se cargará en automático en la página Crew Briefing www.crewbriefing.com en la cual los Jefes de Aeropuerto y/o las tripulaciones podrán consultar las papelerías de vuelo correspondiente.



	MANUAL DE DESPACHO	
	Capítulo 2	Información Operacional de las Aeronaves

Cada Representante de Estación y/o Tripulante tendrá un usuario con su respectiva contraseña para poder acceder a la página de Crew Briefing y poder consultar las papelerías de vuelo.



Una vez que se accedió a la cuenta de TAR MÉXICO se desplegará una pantalla como la que se muestra en la imagen superior, en ella se mostrarán los vuelos que han sido despachados y están enlistados conforme a su hora de salida; el Representante de Estación y/o tripulante seleccionará el vuelo correspondiente.

Abril 2025	Reedición 1	Página 2-56
Link Conexión Aérea S.A. de C.V.		

	MANUAL DE DESPACHO	
	Capítulo 2	Información Operacional de las Aeronaves

2.2.12 Manifiesto de Peso y Balance

De igual manera que el Plan de Vuelo Operacional, todos los Manifiestos de Peso y Balance de las operaciones de TAR MÉXICO, serán elaborados desde su Centro de Control Operacional, de forma centralizada -, ubicado en su base Querétaro, el cual cuenta con el permiso de la Oficina de Despacho y Control de Vuelos.

El procedimiento a seguir para la elaboración y distribución de los Manifiestos de Peso y Balance es el siguiente:

Con la mayor antelación posible, el Representante de Estación y/o el oficial de operaciones de la estación correspondiente, deberá informar al CCO por los medios con los que cuente la empresa, la cantidad final de combustible con la que se abasteció la aeronave, además, si se tiene contemplada, Carga, COMAT o COMAIL. (Equipaje y Comat se consideran en el compartimento de carga único de la aeronave)

Una vez que el vuelo se encuentre cerrado a la documentación 30 minutos antes del itinerario de salida del vuelo, se tomará la cantidad de pasajeros y equipaje documentado por medio del sistema de reservaciones, con toda esta información recopilada, se procederá a la elaboración del Manifiesto de Peso y Balance por medio del sistema PPS.

Este se subirá a la página “crewbriefing.com” o enviará vía correo electrónico o por los medios con los que cuente la empresa a la estación correspondiente, una vez recibido, el Representante de Estación y/o el Responsable de la Operación en Tierra deberá de imprimir 2 (dos) tantos del Manifiesto de Peso y Balance y deberán de ser firmadas por el Capitán al mando, una copia del Manifiesto de peso y Balance la llevará el Capitán al Mando del vuelo, mientras que la otra copia se integrará al archivo del vuelo de la estación.

Cambios de Última Hora

En caso de que exista una variación de última hora en el cierre de pasajeros se deberá solicitar por cualquier medio disponible (teléfono fijo, teléfono móvil, e-mail) al CCO la elaboración y envío de un nuevo Peso y Balance Automatizado.

Abril 2025	Reedición 1	Página 2-57
Link Conexión Aérea S.A. de C.V.		



MANUAL DE DESPACHO

Capítulo 2

Información Operacional de las Aeronaves

2.2.13 Formato de Peso y Balance

LOAD MANIFEST

Aircraft: XABPK BMB 145
 Flight Number: LCT764
 Departure Airport: MMDT
 Destination Airport: MMMY
 STD: 12-11-2015 12:45
 Commander: ESCORZA 201323116

CREW

PIC: 190 lbs
 FO: 190 lbs
 STW: 180 lbs
 CA2: 0 lbs
 CA3: 0 lbs
 CA4: 0 lbs
 CA5: 0 lbs
 JUMPSEAT: 0 lbs
 ACM2: 0 lbs
 Cater.: 0 lbs
Totals: 560 lbs

PAX

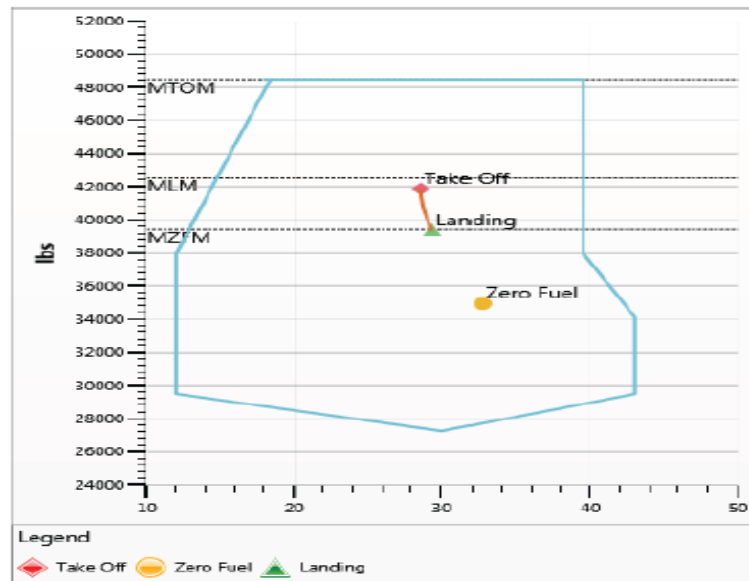
PAX A: 7 1001 lbs
 PAX B: 17 2805 lbs
 PAX C: 17 2805 lbs
Totals: 41 6611 lbs

PAYLOAD

LUG: 478 lbs
 F.A.K: 362 lbs
 COMAT: 0 lbs
 CMAIL: 0 lbs
Totals: 840 lbs

FUEL

FUEL: 338 lbs
 3383 lbs
 2030 lbs
 1249 lbs
 0 lbs
 0 lbs
Totals: 7000 lbs



Mass	Actual	LMC	Limit	CG	CG LMC
Dry Operating Mass	27558 lbs			34.06	
Load	7451 lbs		11904 lbs		
Zero Fuel Mass	35009 lbs		39462 lbs	32.61	
Actual Fuel	7000 lbs		11438 lbs		
Ramp Mass	42009 lbs		48601 lbs	28.53	
Taxi Fuel	100 lbs				
Take-Off Mass	41909 lbs		48501 lbs	28.55	
Trip Fuel	2476 lbs				
Landing Mass	39433 lbs		42549 lbs	29.32	

Commander: ESCORZA 201323116

Dispatcher: DAVID

Signature: _____

	MANUAL DE DESPACHO	
	Capítulo 2	Información Operacional de las Aeronaves

2.2.14 Preparación de la forma de peso y balance

El método de llenado de la Forma de Peso y Balance para cada equipo está descrito en los procedimientos de su manual de peso y balance.

Determinación del peso de pasajeros y carga

Para evitar el tener que pesar a todos los pasajeros y su equipaje se utiliza un peso estándar para el cálculo de la carga y posición del CG:

- a) Para todos los vuelos, el peso estándar de los pasajeros de acuerdo a su edad deberá considerarse según la siguiente tabla:

Tipo de Pasajero	Peso	Observaciones
Adulto Hombre	165LBS/75KG	Mayores de 12 Años
Adulto Mujer	145LBS/65KG	Mayores de 12 Años
Medio	40 Kgs/88 Lbs	Edades entre 2 y 11 Años 11 Meses
Infante	0 Kgs/0 Lbs	Menores de 1 Año 11 Meses

- b) Los pesos se utilizarán con el fin de calcular la carga real a bordo de la aeronave para su correcto despacho, reflejando estos en el manifiesto de carga y balance.
- c) Para fines exclusivamente de precálculo, se considerarán 15 Kgs (30 Lbs) de peso de equipaje por cada pasajero documentado. Una vez que ya se tenga el cierre del vuelo a través del sistema de reservaciones se tomará el peso real del equipaje documentado para el vuelo, con este dato, se elaborará el Manifiesto de Peso y Balance.

Abril 2025	Reedición 1	Página 2-59
Link Conexión Aérea S.A. de C.V.		

	MANUAL DE DESPACHO	
	Capítulo 2	Información Operacional de las Aeronaves

2.2.15 Determinación del peso del combustible

El peso del combustible a bordo de la aeronave se tomará directamente del sistema de indicación de la aeronave. El Piloto al Mando deberá comprobar esta cantidad comparando la cantidad indicada a bordo antes de la recarga más la cantidad recargada. El uso de las reglas para determinar la cantidad de combustible solo se permitirá en caso de falla de los indicadores (despachando la aeronave según lo indicado en el manual MEL).

Instrucciones generales para la verificación de la forma de peso y balance

El Piloto al mando deberá comprobar la hoja de carga y balance prestando particular atención en los siguientes puntos:

- El Peso Básico de Operación y Unidad Índice correctos
- El número y la distribución de los pasajeros
- La estiba de carga deberá haber sido realizada de acuerdo con el manifiesto
- La cantidad y distribución de combustible
- La unidad índice dada por la forma asume una distribución y uso del combustible se hará de forma normal (como se indica en el AFM) y no aplica en caso de una carga excepcional, como el caso de vuelo ferry o uso de combustible como lastre.
- El Peso Máximo de Despegue,
- Peso máximo sin combustible y CG asociado
- Que el peso de aterrizaje este debajo del Peso Máximo de Aterrizaje

Abril 2025	Reedición 1	Página 2-60
Link Conexión Aérea S.A. de C.V.		

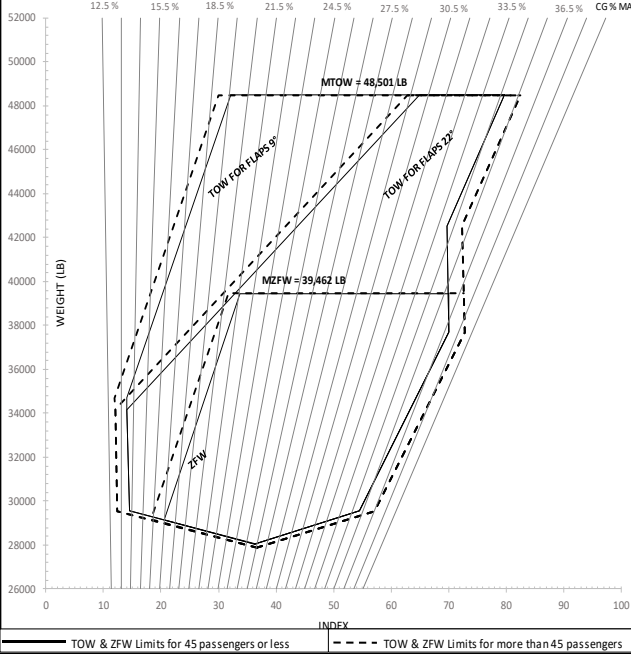


MANUAL DE DESPACHO

Capítulo 2

Información Operacional de las Aeronaves

2.2.16 Formato de Peso y Balance Electrónico (backup)

TAR MÉXICO			BALANCE AND TRIM CHART VALID FOR TAKE OFF FLAPS 9° & 22°						EMB-145 	
DISPATCH	B.O.W.	0	0	AIRCRAFT REG	FLIGHT NUMBER	FROM	TO	CREW	DATE	
	OBS	0		INFANTS	T.O.B	TAKEOFF RUNWAY ANALYSIS			TIME	10:31
	FLY AWAY KIT			0						
	CORR B.O.W.	0	0	M.Z.F.W			M.T.O.W		M.L.W	
	FUEL	0	0	MAXIMUM WEIGHT LBS			0		0	
	TAX FUEL			TAKE-OFF FUEL LBS			0		TRIP FUEL	0
	TAKE-OFF FUEL	0	0	LIMITING WEIGHT LBS (LOWEST A, B, C)			A		B	C
	ADLT	0	0				0		0	0
	CHD	0	0				RWY		TEMP	WIND
	ADLT	0	0							
WEIGHT & BALANCE	CHD	0	0							
	ADLT	0	0							
	CHD	0	0							
	ADLT	0	0							
	CHD	0	0							
	HOLD AFT	0	0							
	Z.F.W.	0	0							
	FUEL	0	0							
	RAMP W	0	0							
	T.O.W.	0	0							
	TRIP FUEL									
	L.W.	0								
	Z.F.W.	WEIGHT	0							
		CG % MAC	0							
	T.O.W.	WEIGHT	0							
	CG % MAC	-								
STAB TRIM	7									
FLAPS										
PREPARED BY										
NAME: Ingeniería de Operaciones										
LICENSE: N/A										
SIGNATURE: N/A										
APPROVED BY										
NAME:										
LICENSE:										
SIGNATURE:										
NOTES:										
										
INGENIERÍA DE OPERACIONES										
FO-001 / Rev.1										
Abril 2025										

Enviar Email

LIMPIAR

		H	M	TOTAL
CAB A	ADLT			0
	CHD			0
CAB B	ADLT			0
	CHD			0
CAB C	ADLT			0
	CHD			0

	XQ/PZAS	KG	LBS	TOTAL
EQUIPAJE		0	0	0
COMAT		0	0	0

TOTAL CARGA	0

Abril 2025

Reedición 1

Página 2-61

Link Conexión Aérea S.A. de C.V.



MANUAL DE DESPACHO

Capítulo 2

Información Operacional de las Aeronaves

2.2.17 Descripción Formato de Peso y Balance Electrónico (backup)

Para poder realizar el formato de peso y balance electrónico deberá ingresar al Excel y colocar su usuario y contraseña proporcionados por el área de Ingeniería de Operaciones.

- 1.- Se seleccionará la aeronave con la cual se realizará el peso y balance
- 2.- Se colocará el número de vuelo
- 3.- Se anotará la estación origen con formato IATA
- 4.- Se colocará la estación destino con formato IATA
- 5.- Se colocará el total de tripulación a llevar.
- 6.- matriculase colocara el número de infantes a llevar (opcional solo el campo es informativo)
- 7.- Se seleccionará "YES o NO" si se llevara observador
- 8.- Se anotará el peso que se lleva para uso de mantenimiento (FLY AWAY KIT).
- 9.- Se anotará el combustible que se lleva
- 10.- Se anotará la cantidad de combustible para carreteo
- 11.- Colocar el consumo que se llevara del aeropuerto origen al destino.
- 12.- Colocar la cantidad de hombres y mujeres que viajan en las distintas cabinas de la aeronave, así como la cantidad de niños.
- 13.- Colocar la cantidad de piezas que se lleva de equipaje y de COMAT, así como su peso en kg.
- 14.- Se colocará el peso obtenido en las tablas de análisis de pista
- 15.- Se colocará la(s) pista(s) del aeropuerto destino (opcional)
- 16.- Se colocará la temperatura del aeropuerto destino (opcional)
- 17.- Se colocará el viento que se presenta en el aeropuerto destino (opcional)
- 18.- Se podrá colocar alguna información adicional

En esta sección se graficará automáticamente el centro de gravedad de la aeronave, conforme a las instrucciones mostradas en los numerales anteriores.

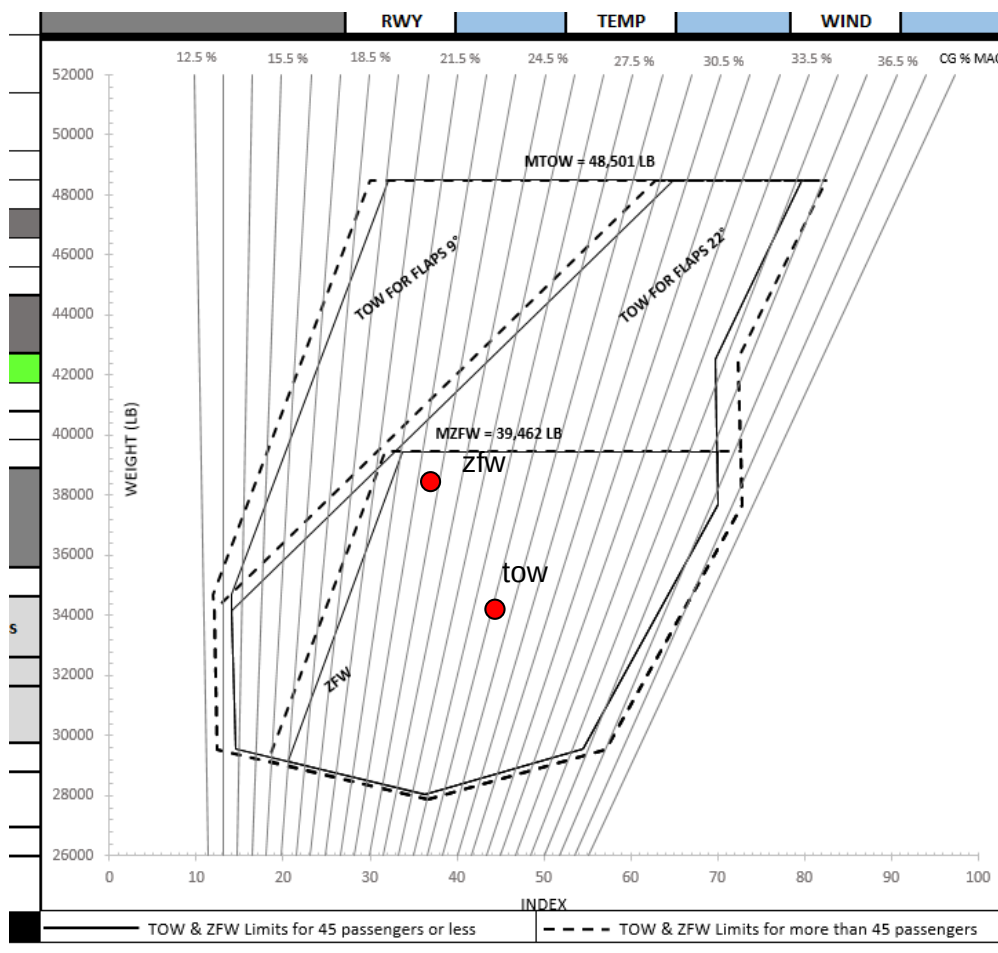


MANUAL DE DESPACHO

Capítulo 2

Información Operacional de las Aeronaves

En esta sección se continuará la gráfica, obteniendo en esta zona el centro de gravedad para el peso cero combustible y para el peso de despegue,





MANUAL DE DESPACHO

Capítulo 2

Información Operacional de las Aeronaves

- Una vez llenado todos los campos se obtendrán resultados como:

Puede enviar correo del despacho ya terminado

Puede limpiar la pantalla si desea repetir

TAR MÉXICO

BALANCE AND TRIM CHART
VALID FOR TAKE OFF FLAPS 9° & 22°

EMB-145

DATE: miércoles, 30 de abril de 2025

TIME: 10:31

DISPATCH

B.O.W.	0	0	AIRCRAFT REG	FLIGHT NUMBER	FROM	TO	CREW	
OBS	0	0	INFANTS	T.O.B	TAKEOFF RUNWAY ANALYSIS			
FLY AWAY KIT	0	0	0				TIME	
CORR B.O.W.	0	0	M.Z.F.W				M.T.O.W	
FUEL	0	0	MAXIMUM WEIGHT LBS				M.L.W	
TAX FUEL	0	0	TAKE-OFF FUEL LBS				TRIP FUEL	
TAKE-OFF FUEL	0	0	LIMITING WEIGHT LBS (LOWEST A, B, C)				A B C	
CAB A	ADLT	0	0	0	0	0	0	
CAB A	CHD	0	0	0	0	0	0	
CAB B	ADLT	0	0	0	0	0	0	
CAB B	CHD	0	0	0	0	0	0	
CAB C	ADLT	0	0	0	0	0	0	
CAB C	CHD	0	0	0	0	0	0	
HOLD AFT		0	0	RWY				TEMP
Z.F.W.		0	0	WIND				
FUEL		0	0					
RAMP W		0	0					
T.O.W.		0	0					
TRIP FUEL		0	0					
L.W.		0	0					
Z.F.W.		0	0					
T.O.W.		0	0					
STAB TRIM		7	0					
FLAPS		7	0					

WEIGHT & BALANCE

PREPARED BY

NAME: Ingenieria de Operaciones

LICENSE: N/A

SIGNATURE: N/A

APPROVED BY

NAME:

LICENSE:

SIGNATURE:

NOTES:

INGENIERIA DE OPERACIONES

FO-001 / Rev 1

Abril 2025

CG % MAC

MTOW = 48,501 LB

MZFW = 39,462 LB

TOW FOR Flaps 9°

TOW FOR Flaps 22°

25W

WEIGHT (LB)

INDEX

TOW & ZFW Limits for 45 passengers or less

--- TOW & ZFW Limits for more than 45 passengers

Enviar Email

LIMPIAR

Total, de pasajeros

Carga total de EQ y COMAT

Carga total en el Compartimiento

Proporcionará la restricción de peso (MZFW, MTOW y MLW)

Pesos y Centro de gravedad de ZFW, TOW, Stab Trim

	MANUAL DE DESPACHO	
	Capítulo 2	Información Operacional de las Aeronaves

2.3 PLAN DE VUELO

2.3.1 Plan de vuelo OACI

Generalmente, TAR MÉXICO, activará sus planes de vuelo ante el CTA, a través del sistema PPS, sin embargo, en caso de que se presente alguna eventual falla en las comunicaciones, este deberá de ser presentado ante las autoridades aeroportuarias y al CTA de forma manual, por medio del formato OACI.

Por lo antes expuesto es necesario que el personal de operaciones de la compañía conozca y utilice en forma adecuada este formato, a continuación, se integran instrucciones de su llenado.

GENERALIDADES.

Síganse con exactitud los formatos prescritos y la manera de asentar los datos.

- Inicie anotando los datos en el primer espacio. cuando haya exceso de espacio déjese este en blanco.
- Anótese siempre las horas con 4 dígitos UTC.
- Anótese las duraciones previstas con 4 dígitos (horas y minutos)

Espacio sombreado que precede la casilla 3 es para uso exclusivo de los servicios ATS y COM, a no ser que haya sido delegada la responsabilidad de originar los mensajes de plan de vuelo.

El termino aeródromo “. En los planes de vuelo incluye también emplazamientos distintos a los definidos como aeródromo pero que son utilizados por alguno tipo de aeronave, por ejemplo, helicópteros o globos

Anote el número de permiso de la oficina de despacho, autorizado por la Agencia Federal de Aviación Civil (AFAC).

Instrucciones para la anotación de ls ATS.

Complete las casillas 7 a la 18 como se indica a continuación.

Complete la casilla 19 comw2o se indica a continuación. (No hay que transmitir estos datos)

Los números de las casillas del formato no son consecutivos, ya que corresponden a los números de los tipos de campo de los mensajes ATS.

Verifique que los datos contenidos en el formato estén completos y de conformidad a las instrucciones especificadas a continuación.

CASILLA 7 IDENTIFICACIÓN DE LA AERONAVE (MÁXIMO 7 CARACTERES)

Anote una de las siguientes identificaciones de aeronaves, sin exceder de 7 caracteres alfanuméricos y sin guiones o símbolos:

A) El designador de tres letras del concesionario o permisionario seguido de la identificación del vuelo (por ejemplo: KLM511, NGA213, JTR025), o el designado telefónico del concesionario o permisionario, seguido de la identificación del vuelo (p. ej., MONKY511, NIGERIA213, INTAVI25), de conformidad a lo indicado en el Doc.8585 –

Abril 2025	Reedición 1	Página 2-65
Link Conexión Aérea S.A. de C.V.		

	MANUAL DE DESPACHO	
	Capítulo 2	Información Operacional de las Aeronaves

Designadores de empresas explotadoras de aeronaves, de entidades oficiales y de servicios aeronáuticos de la OACI, vigente.

B) Las marcas de nacionalidad y la marca de la matrícula de la aeronave (por ejemplo: EIAKO, XBJPE. 4XBCD, N2567GA) cuando:

- 1) no cuente con designador de tres letras o designador telefónico
- 2) la aeronave no este equipada con radio,

CASILLA 8 REGLAS DE VUELO Y TIPO DE VUELO (Un carácter en cada caso)

Reglas de Vuelo (un carácter)

Anote una de las siguientes letras para identificar la clase de reglas de vuelo que el piloto se propone observar.

- I si se tiene previsto que todos los vuelos se realizaran con IFR.
- V si se tiene previsto que todos los vuelos se realizaran con VFR
- Y si el vuelo se realizara inicialmente con IFR, seguida de uno o mas cambios subsiguientes en las reglas de vuelo (por ejemplo: MID V3 CZM VFR PCE).o
- Z si el vuelo se realizara inicialmente con VFR seguido por uno o mas cambios subsiguientes en las reglas de vuelo (por ejemplo: CUN CZA IFR V45 MID).

Especifique en la casilla 15 el punto, o puntos en los que se este previsto el cambio de reglas de vuelo.

Tipo de Vuelo (Un Carácter)

Anote una de las letras siguientes para indicar el tipo de vuelo

- S Si es de Servicio Aéreo Regular
- N Si es de Transporte Aéreo No-Regular
- G Si es de Aviación General
- M Si es Militar
- X Si corresponde a alguna categoría, distinta de las indicadas.

Especifique en la casilla 18 el Estado de un vuelo luego del indicador STS, o cuando sea necesario para indicar motivos para manejo específico por los ATS, indique la razón después del indicador RMK en la casilla 18.

CASILLA 9: NÚMERO, TIPO DE AERONAVES Y CATERGORIA DE ESTELA TURBULENTA

Numero de Aeronaves (1 o 2 Caracteres)

Anote el número de aeronaves, si se trata de más de una.

(Ejemplo: vuelos en formación)

Tipo de Aeronave (2 a 4 Caracteres)

Anote el designador apropiado, según se especifican el Doc. 8643 de la OACI, Designadores de tipos de aeronave.

Si tal designador no ha sido asignado, o en caso de vuelos en formación que comprenda más de

Abril 2025	Reedición 1	Página 2-66
Link Conexión Aérea S.A. de C.V.		

	MANUAL DE DESPACHO	
	Capítulo 2	Información Operacional de las Aeronaves

un tipo de aeronave, Anote ZZZZ, e indique en la casilla 18 los números y tipos de aeronaves, precedidos de TYP/

CATEGORÍA DE ESTELA TURBULENTA (1 CARÁCTER)

Anote una de las letras siguientes, para indicar la categoría de estela turbulenta de la aeronave:

- H Pesada Para indicar un tipo de aeronaves de peso máximo de despegue de 300,000 libras o más (masa máxima certificada de despegue de 136,000 kgs o más)
- M Media Para indicar un tipo de aeronaves de peso máximo de despegue de 300,000 libras, pero más de 15, 500 libras (masa máxima certificada de despegue de menos de 136,000 kgs. pero más de 7.000 kgs.)
- L Ligera Para indicar un tipo de aeronave de peso máximo de despegue de 15,500 libras o menos (masa máxima certificada de despegue de 7.000 kgs. o menos).

CASILLA 10: EQUIPO Y CAPACIDADES

Las capacidades abarcan los siguientes elementos:

- a) La presencia del equipo pertinente en funcionamiento a bordo de la aeronave
- b) Los equipos y capacidades equiparables a las cualificaciones de las tripulaciones de vuelo
- c) La autorización de la autoridad aeronáutica, cuando corresponda.

10a Equipo y capacidades de radiocomunicaciones, y de ayuda para la navegación y la aproximación.

N Si no se lleva equipo COM/NAV de ayudas para la aproximación, para la ruta considerada, o si el equipo no funciona.

S Si se lleva equipo estándar COM/NAV de ayudas para la aproximación para la ruta considerada y si tal equipo funciona (véase la nota 1).

Y/O ANOTE una o más de las letras siguientes (Máximo 50) para indicar el equipo y las capacidades COM/NAV y de ayudas para la navegación y la aproximación disponibles y en funcionamiento.

Abril 2025	Reedición 1	Página 2-67
Link Conexión Aérea S.A. de C.V.		



MANUAL DE DESPACHO

Capítulo 2

Información Operacional de las Aeronaves

A	Sistema de aterrizaje GBAS	J7	CPDLC FANS 1/A SATCOM (Iridium)
B	LPV (APV con SBAS)	K	MLS
C	LORAN C	L	ILS
D	DME	M1	ATC RFT SATCOM (INMARSAT)
E1	FMC WPR ACARS	M2	ATC RFT(MTSAT)
E2	D-FIS ACARS	M3	ATC RFT(Iridium)
E3	PDC ACARS	O	VOR
F	ADF	P1-P9	Reservado para RCP
G	GNSS (Véase Nota 2)	R	PBN Aprobada (véase la Nota 4)
H	HF RTF	T	TACAN
I	Navegación Inercial	U	UHF RTF
J1	CPDLC ANT VDL modo 2 (Véase Nota 3)	V	VHF RTF
J2	CPDLC FANS1/A HFDL	W	RVSM Aprobada
J3	CPDLC FANS1/A VDL Modo A	X	MNPS Aprobada
J4	CPDLC FANS1/A VDL Modo 2	Y	VHF Con capacidades de separación de canales 8.33 kHz
J5	CPDLC FANS1/A SATCOM (INMARSAT)	Z	Otro equipo instalado a bordo u otras capacidades (véase Nota 5)
J6	CPDLC FANS1/A SATCOM (MTSAT)		

Los caracteres alfanuméricos que no aparecen arriba están reservados.

Nota 1: Si se usa la letra S, los equipos VHF RTF, VOR e ILS se consideran equipo estándar salvo que el ATS prescriba alguna otra combinación (por ejemplo: VFODHR sin equipo estándar, SDHR con equipo estándar)

Nota 2: Si se utiliza la letra G, los tipos de aumentación GNSS externa, si la hay, se especifican en la casilla 18 después del indicador NAV/ y se separan mediante un espacio

Nota 3: Véase RTCA/EUROCAE *Interoperability Requirements Standard For ATN Baseline 1* (ATN B1 INTEROP Standard –DO- 280B/ED-110B) con respecto a servicios por enlace de datos/autorizaciones e información de control de tránsito aéreo/gestión de las comunicaciones de control de tránsito aéreo/verificación de micrófonos de control de tránsito aéreo.

Nota 4: Si se usa la letra R, los niveles de navegación basada en la performance que puedan alcanzarse se especifican en la casilla 18 después del indicador PBN/. En las circulares sobre navegación basada en la Performance (AIC 03/09; DIC 17/09, CO AV-10/09, AIC 004/10; JUL/01/2010, CO AV-1109, AIC 07/2010; 18/NOV/2010, CO AV-15/10) y manual sobre navegación basada en la performance a tramos de ruta, rutas o áreas específicas

Nota 5: Si se usa la letra Z, especifique en la casilla 18 cualquier otro tipo de equipo o capacidades instalados a bordo, precedidos por COM/, NAV/ y/o DAT, según sea el caso.

Abril 2025

Reedición 1

Página 2-68

Link Conexión Aérea S.A. de C.V.

	MANUAL DE DESPACHO	
	Capítulo 2	Información Operacional de las Aeronaves

Nota 6: La información sobre la capacidad de navegación se proporciona al ATC a efecto de autorización y encaminamiento.

10b Equipo de Capacidades y Vigilancia

Depues anote

N Si no se lleva a bordo equipo de vigilancia para la ruta que debe volarse o si el equipo no funciona.

O Uno o más siguientes descriptores, con un máximo de 20 caracteres, para indicar el tipo de equipo y/o capacidades de vigilancia, en funcionamiento, a bordo:

SSR en modos A y C

A Transpondedor – Modo A (4 dígitos – 4 096 códigos)

C Transpondedor – Modo A (4 dígitos – 4 096 códigos) y Modo C.

SSR en Modo S

E Transpondedor – Modo S, comprendida la identificación de aeronave, la altitud De presión y la capacidad de señales espontaneas ampliadas (ASD-B)

H Transpondedor – Modo S, comprendida la identificación de aeronave la altitud Presión y la capacidad de vigilancia mejorada.

I Transpondedor – Modo S, comprendida la identificación de aeronave, pero sin Capacidad de altitud presión.

L Transpondedor – Modo S, comprendida la identificación de aeronave, la altitud De presión, la capacidad de señales espontaneas ampliadas (ADS-B) y de Vigilancia mejorada.

P Transpondedor – Modo S, comprendida la altitud de presión sin capacidad De identificación de aeronave.

S Transpondedor – Modo S, comprendida la altitud de presión y la capacidad de Identificación de aeronave.

X Transpondedor – Modo S, sin identificación de aeronave ni altitud Presión.

Nota: La capacidad de vigilancia mejorada es la capacidad que tiene la aeronave de transmitir en enlace descendente datos derivados de la aeronave vía un transpondedor modo S.

ADS-B

B1 ADS-B con capacidad especializada ADS-B “out” de 1090 MHz

B2 ADS-B con capacidad especializada ADS-B “out” e “in” de 1090 MHz

U1 Capacidad ADS-B “out” usando UAT

U2 Capacidad ADS-B “out” e “in” usando UAT

Abril 2025	Reedición 1	Página 2-69
Link Conexión Aérea S.A. de C.V.		

	MANUAL DE DESPACHO	
	Capítulo 2	Información Operacional de las Aeronaves

- V1 Capacidad ADS-B “out” usando VDL en Modo 4
V2 Capacidad ADS-B “out” e “in” usando VDL en Modo 4

ADS-C

- D1 ADS-C con capacidades FANS 1/A
G1 ADC-C con capacidades ATN
Los caracteres alfanuméricos que no aparecen más arriba están reservados

Ejemplo: ADE3RV/HB2U2V2G1

En la casilla 18, después del indicador SUR/, deben enumerarse aplicaciones de vigilancia adicionales.

CASILLA 13 AEROPUERTO/AERÓDROMO DE SALIDA Y HORA (8 CARACTERES).

Anote el indicador de lugar OACI de 4 letras del aeropuerto/aeródromo de salida como se especifica el documento 7910 indicadores de lugar O,
Anote el indicador de lugar autorizado por AFAC de cuatro letras del aeropuerto/aeródromo de salida, el cual debe estar debe estar constituido d la letra X precedido del indicador de tres letras del aeródromo o helipuerto en cuestión

Ejemplo: XEPZ

O,

Si no se ha asignado indicador de lugar,

Anote ZZZZ, e indique, en la casilla 18, usando el identificador DEP/ seguido sin espacio el nombre y lugar del aeropuerto/aeródromo; o el primer punto de la ruta o la radiobaliza, si la aeronave no ha despachado del aeródromo, O,

Si el plan de vuelo se ha recibido de una aeronave en vuelo, anote AFIL, e indique, en la casilla 18, el indicador OACI de cuatro letras de la dependencia ATS de la cual pueden obtenerse datos del plan de vuelos suplementario, precedidos de DEP/

Los vuelos que se originen en aeródromos o helipuertos con indicador de lugar autorizado por AFAC, deben anotar en la casilla 18. El identificador RMK/nombre del aeródromo o helipuerto de destino en texto claro.

Ejemplo: RMK/HELIPUERTO POLANCO

Luego, sin ningún espacio anote la:

HORA (4 caracteres)

Anote para un plan de vuelo presentado antes de la salida, la hora prevista de fuera de calzos (EOBT)

O,

Para un plan de vuelo recibido de una aeronave en vuelo (AFIL), la hora prevista o actual de paso

Abril 2025	Reedición 1	Página 2-70
Link Conexión Aérea S.A. de C.V.		

	MANUAL DE DESPACHO	
	Capítulo 2	Información Operacional de las Aeronaves

sobre el primer punto de la ruta a la cual se refiere el plan de vuelo.

CASILLA 15 VELOCIDAD DE CRUCERO, NIVEL Y RUTA

Anote la primera velocidad de crucero como en a) Y el primer nivel de crucero como en b) sin espacio alguno entre ellos, y luego siguiendo la flecha, anote la descripción de la ruta, como en c)

a) Velocidad de Crucero (Máximo 5 Caracteres) anote la velocidad verdadera, para la primera o la totalidad de vuelo en crucero, en función de:
Nudos, mediante la letra N seguida de 4 dígitos (por ejemplo: N0485), o Numero de Mach, cuando el ATS lo haya prescrito, redondeando a las centésimas más próximas de unidad Mach, mediante la letra M seguida de 3 cifras (ejemplo: M082)

b) Nivel de crucero máximo 5 caracteres anote el nivel de crucero proyectado para la primera parte o para toda la ruta que haya que volar por medio de:

Nivel de Vuelo, expresado mediante una F seguida de 3 dígitos (por ejemplo; F200, F330), o Altitud en centenares de pies, expresada mediante una A Seguida de 3 dígitos (ejemplo: A045, A100), o respecto a los vuelos VFR no controlados, las letras VFR.

c) Ruta (incluyendo cambios de velocidad, nivel y/o reglas de vuelo)

Vuelos a lo largo de rutas ATS designadas.

Anote si el aeródromo de salida está situado en la ruta ATS o conectado a ella, el designador de la primera ruta ATS;

O, si el aeródromo de salida no esta en la ruta ATS ni conectado a ella, las letras DCT seguidas del punto de encuentro de la primera ruta ATS, seguida del designador de la ruta ATS;

Luego, Anote cada punto en el cual este previsto realizar un cambio de velocidad y/o nivel, o cambiar de ruta ATS, y/o de reglas de vuelo (cuando se planee la transición entre una ruta ATS inferior y una rut ATS superior, y cuando la orientación de dichas rutas sea la misma, no es necesario insertar el punto de transición),

Seguido en cada caso,

Del designador del próximo tramo de ruta ATS, incluso si es el mismo que el precedente; o de DCT, si el vuelo hasta el punto próximo se va a efectuar fuera de una ruta designada, a no ser que ambos puntos estén definidos por coordenadas geográficas.

VUELOS FUERA DE LAS RUTAS ATS DESIGNADAS

Anote los puntos normalmente separados por no más de 30 minutos de tiempo de vuelo o por 370 km (200NM), incluyendo cada punto en el cual se piensa cambiar de velocidad o nivel, cambiar de derrota, o cambiar de reglas de vuelo cuando lo requiera el ATS.

Defina la derrota de los vuelos que predeterminadamente siguen la dirección este-oeste entre los 70°N y los 70°S, por referencia a los puntos significativos formados por las intersecciones de

Abril 2025	Reedición 1	Página 2-71
Link Conexión Aérea S.A. de C.V.		

	MANUAL DE DESPACHO	
	Capítulo 2	Información Operacional de las Aeronaves

paralelos de latitud en grados enteros, o medios, con longitud. Para los vuelos fuera de dichas latitudes espaciales a intervalos de 10° de latitudes las derrotas se definirán mediante puntos significativos formados por intersecciones de paralelos de latitud con meridianos normalmente espacios a 20° de longitud. En la medida de lo posible, la distancia entre dos puntos significativos según se considere necesario.

Para los vuelos que predominantemente siguen la dirección Norte-Sur, defínanse derrotas por referencia a los puntos significativos formados por la intersección de meridianos en grados completos de longitud con paralelos especificados, espaciados a 5°.

Anote DCT entre puntos sucesivos, a no ser que ambos puntos estén definidos por coordenadas geográficas o por marcación y distancia.

No utilice el indicador DCT (directo) o el carácter espacio entre puntos significativos cuando exista un designador de la ruta ATS, por ejemplo:

DGO DCT ZCL DCT GABLI DCT ROBLE DCT QET: o

DGO ZCL GABLI ROBLE QET (uso de espacio entre puntos)

Ambas prácticas son incorrectas y ocasionan problemas a los sistemas automatizados de los ATS, el indicador DCT se podrá utilizar cuando un punto subsiguiente este fuera de la ruta y no esté conectado por otra aerovía a menos que dicho punto se exprese por coordenadas geográficas use solamente la presentación convencional de los datos que figuran en las rutas

ATS, puntos importantes, cambio de velocidad o de nivel, cambio de reglas de vuelo y ascenso en crucero que siguen y separe cada elemento con un espacio.

En el llenado del plan de vuelo (FPL) en el tramo de ruta y la transmisión por la AFTN destinados a las unidades ATS, se deben utilizar los designadores de ruta publicados entre los puntos significativos que definen los diferentes segmentos o tramos de la misma.

Use la representación convencional de los datos que a continuación se mencionan y separe cada elemeto con un espacio.

RUTAS ATS (2 A 7 CARACTERES)

1. El designador asignado a la ruta o al tramo de la ruta (ejemplo: UJ12, J21, UR640), con inclusión cuando corresponda, del designador asignado a la ruta de salida codificada (SID) o de llegada codificada (STAR), de conformidad con lo indicado en la Publicación de Información Aeronáutica AIP de México.

TERMINACION DE RUTAS CON
LLEGADAS CODIFICADA (STAR)

GDL UJ14 QET UJ15 KOBK
KOBK 2A

VER UJ12 PBC UJ15 MEX MEX2B

INICIO RUTAS CON SALIDAS
CODIFICADAS (SID)

VISOS 4 VISOS UJ15 TAM
APN6A APN UJ18 VER

Abril 2025	Reedición 1	Página 2-72
Link Conexión Aérea S.A. de C.V.		

	MANUAL DE DESPACHO	
	Capítulo 2	Información Operacional de las Aeronaves

2. PUNTO IMPORTANTE (2 A 11 CARACTERES)

El designador (2 a 5 caracteres) asignado al punto (ejemplo: VER, MINA, KINOL);

O si no ha sido asignado ningún designador, una de las indicaciones siguientes:

Grados solamente (7 caracteres):

2 Dígitos que indiquen la Latitud en grados, seguida de N (Norte) O S (Sur), seguida de 3 dígitos que indiquen la Longitud en grados, seguida de E (Este) o W (Oeste), compléte el número correcto de dígitos, cuando sea necesario, insertando ceros, por ejemplo 18NO92W.

GRADOS Y MINUTOS (11 CARACTERES)

4 Dígitos que indique la Latitud en grados y en decena y unidades de minutos, seguido de “N” (Norte) O “S” (Sur), seguida de 5 dígitos que indiquen la Longitud en grados y en decenas y unidades de minutos , seguida de “E” (Este) o “W” (Oeste), complétese el número correcto de dígitos cuando sea necesario, insertando ceros, por ejemplo 1839NO9147W

MARCACIÓN Y DISTANCIA CON RESPECTO A UN PUNTO DE REFERENCIA:

La identificación de un punto de referencia, seguido por la marcación desde el punto, con tres dígitos dando los grados magnéticos; luego la distancia desde la ayuda con tres dígitos, que expresen millas náuticas. En las áreas de gran latitud determinada por la autoridad competente determine que no resulte practico hacer referencia a grados magnéticos, pueden utilizarse grados verdaderos. Complete el número correcto de dígitos, cuando sea necesario, insertando ceros. Ejemplo: un punto a 029° y a una distancia del VOR “CPE” de 81 millas náuticas, deben indicarse así: CPE 029081.

3) CAMBIO DE VELOCIDAD O DE NIVEL (MÁXIMO 21 CARACTERES)

El punto en el cual esté prohibido cambiar la Velocidad (5% TAS O 0.01 mach o más) o cambiar de nivel, expresado exactamente como en el punto (2) anterior, seguido de una barra oblicua tanto la velocidad de crucero como el nivel de crucero, expresado exactamente como en A) Y B) Indicados anteriormente, sin espacio entre ellos, aun cuando solamente se cambie uno de estos elementos.

EJEMPLO

LN/N082A045

MAY/N030F180

HADDY/N0420F330

402N07805W/N0500F35

46N078W/M082F330

4) CAMBIO DE REGLAS DE VUELO (MÁXIMO 3 CARACTERES)

El punto en el cual está previsto cambiar de reglas de vuelo, expresado exactamente como en 2) o 3) anteriores, seguido de un espacio y de una de las indicaciones siguientes:

Abril 2025	Reedición 1	Página 2-73
Link Conexión Aérea S.A. de C.V.		

	MANUAL DE DESPACHO	
	Capítulo 2	Información Operacional de las Aeronaves

VFR SI ES DE IFR A VFR.

IFR SI ES DE VFR A IFR.

Ejemplos: VER VFR

VER/N084A070IFR

5) ASCENSO EN CRUCERO (MÁXIMO 28 CARACTERES)

La letra C seguida de una barra oblicua: luego del punto en el cual ETA provisto iniciar el ascenso en crucero expresado en 2) anterior, seguido de una barra oblicua: luego la velocidad que se ha previsto mantener durante el ascenso en crucero, expresada exactamente como en A) anterior seguido de los dos niveles que determinan la capa que se piensa ocupar durante el ascenso en crucero para nivel expresado exactamente como B) anterior, o el nivel sostenido en el ascenso en crucero este previsto seguido de las letras plus, sin un espacio entre ellos.

Ejemplos: C/20N092W/M082F290F330

C/20N092W/M082F290PLUS

C/20N089W/M084F330F370

Para los vuelos locales en la ruta se pondrán las siglas LCL y las últimas dos letras del identificador OACI del aeropuerto de donde sale el vuelo.

CASILLA 16: Aeropuerto de destino y tiempo total estimado, aeropuerto(s) de alternativa de destino.

Aeropuerto/aeródromo de destino y duración total previa (8 caracteres).

Anote el indicador del lugar OACI, de 4 letras del aeropuerto/aeródromo de destino, como se especifica en el Doc. 7910 indicadores de lugar o anote el indicador del lugar autorizado por la AFAC de 4 letras del aeropuerto/aeródromo de destino, el cual debe de estar constituido por la letra X precedido de indicador de tres letras del aeródromo o helipuerto en cuestión.

Ejemplo: XEPZ

O si el Plan de Vuelo sea recibido de una aeronave en vuelo, anote AFIL, e indique en la casilla 18, el indicador de lugar OACI de cuatro letras de la dependencia ATS de la cual pueden obtenerse datos de Plan de Vuelo suplementarios precedidos de DEST/ o si no se asignando indicador de lugar anote cuatro ZZZZ e indique en la casilla 18 usando el identificador DEST/ seguido (sin espacio) el nombre y lugar del aeropuerto/aeródromo.

Los vuelos con destino a aeródromos o helipuertos con indicador de lugar autorizado por la AFAC deben anotar en la casilla 18. El indicador RMK/nombre del aeródromo o helipuerto de destino en texto claro.

Ejemplo: RMK/helipuerto Polanco.

Vuelos locales

Se debe anotar en 4 letras el indicador OACI del aeropuerto/aeródromo de donde se originó el vuelo.

Ejemplo: si una aeronave sale del aeropuerto de Acapulco MMAA/ se pondrá en el aeropuerto de destino MMAA después sin dejar espacio anote la duración Prevista

Tiempo estimado en ruta anote dos dígitos para la hora y dos dígitos para minutos para indicar el tiempo en ruta, ejemplo: 0030, 0130.

En el caso de un plan de vuelo recibido de una aeronave en vuelo (AFIL) la duración total prevista

Abril 2025	Reedición 1	Página 2-74
Link Conexión Aérea S.A. de C.V.		

	MANUAL DE DESPACHO	
	Capítulo 2	Información Operacional de las Aeronaves

se cuenta a partir del primer punto de la ruta a la que se aplica el Plan de Vuelo al punto de determinación del Plan de Vuelo.

Aeropuerto(s)/aeródromo(s) alternativa de destino

Anote el (los) indicador(es) del lugar OACI de cuatro letras de no más de dos aeródromos de alternativa de destino como se especifica en el Doc.7910 indicador de lugar separados por un espacio o si no se ha asignado un indicador de lugar a los aeródromo (s) de alternativa de destino. Anote 4 ZZZZ e indique en la casilla 18 el nombre y el lugar de los aeropuerto(s)/aeródromo(s) de alternativa de destino precedido de ALTN/.

CASILLA 18 OTROS DATOS

El uso de indicadores no se incluye en esta casilla, puede ocasionar que los datos se rechacen, se procesen de manera incorrecta o se pierdan.

Los guiones o barras oblicuas solo deben de usarse como se estipula a continuación:

Anote “0” (CERO) si no hay otros datos o,

Anote cualquier información necesaria, en el orden indicado a continuación, mediante el indicador apropiado seleccionado de los que se definen a continuación, seguido (sin espacios) de una barra oblicua y de la información que ha de consignarse

STS/ Motivo del manejo especial por parte del CTA, por ejemplo: misión de búsqueda y salvamento, del modo siguiente:

ALTRV	Para un vuelo realizado de acuerdo con una reservación de altitud.
ATFMX	Para un vuelo aprobado por la autoridad de CTA para que este sea exento de medidas ATFM.
FFR	Extinción de Incendios
FLTCK	Verificación de vuelo para calibración de ayudas para la navegación.
HAZMAT	Para un vuelo que transporta material peligroso.
HEAD	Un vuelo con estatus de “Jefe de Estado”
HOSP	Para un vuelo medico declarado por autoridades Médicas.
HUM	Para un vuelo que se realiza en misión humanitaria
MARSA	Para un vuelo del cual, una entidad militar se hace responsable de su separación respecto de aeronaves militares.
MEDEVAC	Para una evacuación por emergencia médica crítica para salvaguardar la vida.
NONRVSM	Para un vuelo que no cuenta con capacidad RVSM que intenta operar en un espacio RVSM.
SAR	Para un vuelo que realiza una misión de búsqueda y salvamento
STATE	Para un vuelo que realiza servicios militares, de aduanas o policiacos

Si se requiere utilizar más de un motivo para manejo especial para un mismo vuelo, se deberá

Abril 2025	Reedición 1	Página 2-75
Link Conexión Aérea S.A. de C.V.		

	MANUAL DE DESPACHO	
	Capítulo 2	Información Operacional de las Aeronaves

ingresar de la siguiente forma: **STS/NONRVSM STATE**.

Otros motivos del manejo especial por parte del ATS se denotan bajo el designador RMK.

PBN/ Indicador de las capacidades RNAV y/o RNP, inclúyase la cantidad necesaria de los descriptores que figuran a continuación, que se apliquen al vuelo, usando un máximo de 8 entradas, es decir, un total de no más de 16 caracteres.

	ESPECIFICACIONES RNAV		ESPECIFICACIONES RNP
A1	RNAV 10 (RNP 10)	L1	RNP4
B1	RNAV 5 todos los sensores permitidos	O1	RNP 1 básica, todo los sensores permitidos
B2	RNAV 5 GNSS	O2	RNP 1 GNSS básica,
B3	RNAV 5 DME/DME	O3	RNP 1 DME/DME básica,
B4	RNAV 5 VOR/DME	O4	RNP 1 DME/DME/IRU básica,
B5	RNAV 5 INS o IRS		
B6	RNAV 5 LORAN C	S1	RNP APCH
		S2	RNP APCH con BARO-VNAV
C1	RNAV 2 todos los sensores permitidos		
C2	RNAV 2 GNSS	T1	RNP AR APCH con RF (se requiere autorización especial)
C3	RNAV 2 DME/DME	T2	RNP AR APCH sin RF (se requiere de autorización especial)
C4	RNAV 2 DME/DME/IRU		
D1	RNAV 1 todos los sensores permitidos		
D2	RNAV 1 GNSS		
D3	RNAV 1 DME/DME		
D4	RNAV 1 DME/DME /IRU		

Las combinaciones de caracteres alfanuméricos que no aparecen más arriba están reservadas.

NAVI/ Datos importantes relativos al equipo de navegación, distinto del que se especifican en PBN, según lo que requiera el CTA, indique la aumentación GNSS, bajo este indicador dejando un espacio entre dos o más métodos de aumentación.

COM/ Indique las aplicaciones o capacidades de comunicaciones no especificadas en la casilla 10a.

DAT/ Indique las aplicaciones o capacidades de datos, no especificados en la casilla 10a.

SURI/ Incluya las aplicaciones o capacidades de vigilancia no especificadas en la casilla 10b.

DEP/ Nombre y lugar del aeródromo de salida, cuando ZZZZ se inserte en la casilla 13 o la dependencia del CTA de la cual pueden obtenerse datos del plan de vuelo suplementario, cuando AFIL se inserte en la casilla 13. Para aeródromos que no aparecen en el Manual de Publicación de Información Aeronáutica (AIP) de

Abril 2025	Reedición 1	Página 2-76
Link Conexión Aérea S.A. de C.V.		

	MANUAL DE DESPACHO	
	Capítulo 2	Información Operacional de las Aeronaves

México, indique el lugar como se indica a continuación: con 4 cifras que indiquen la altitud en grados y en decenas y unidades de minutos, seguidas de la letra “N” (Norte) o “S” (Sur) seguida de 5 cifras, que indiquen la longitud en grados y decenas de unidades de minutos seguidas de “E” (Este) o “W” (Oeste). Complete el número correcto de cifras, cuando sea necesario insertando ceros, por ejemplo DEP/4620N07805W (11 caracteres). O con la marcación y distancia respecto del punto significativo más próximo como sigue: La identificación del punto significativo seguida de la marcación respecto del punto en la forma de 3 cifras que den los grados magnéticos, seguidas de la distancia al punto en la forma de 3 cifras que expresen millas marinas. En áreas de gran altitud donde la autoridad competente determine que no resulta práctico hacer referencia a grados magnéticos, pueden utilizarse grados verdaderos. Complete el número correcto de cifras, cuando sea necesario, insertando ceros, por ejemplo: un punto a 180° magnéticos y una distancia de 40 millas náuticas del VOR MEX, debe ser expresado de la siguiente forma **DEP/MEX 180040**. O el primer punto de la ruta (nombre o LAT/LONG) o la radiobaliza si la aeronave no ha despegado desde un aeródromo.

DEST/	Nombre y lugar del aeródromo de destino, si este fuera ZZZZ en la casilla 16. Para aeródromos que no aparecen en la Publicación de Información Aeronáutica(AIP) de México, indique el lugar en la LAT/LONG o la marcación y distancia respecto del punto significativo como se describió anteriormente en DEP/
DOF	La fecha de salida del vuelo en formato de seis cifras (AAMMDD), de donde AA es el año MM es el mes y DD es el día.
REG	La marca de nacionalidad o común y la marca de la matrícula de la aeronave, si difieren de la identificación de la aeronave que figura en la casilla 7.
EET	Designadores de puntos significativos o límites de la FIR y duración total prevista desde el despegue hasta esos puntos o límites de la FIR cuando este prescrito en acuerdos regionales de navegación aérea o por los CTA.
SEL/	Clave SELCAL, para aeronaves equipadas de este modo.
TYP/	Tipos de aeronave, precedidos, de ser necesario, sin un espacio por el número de aeronaves y separados por un espacio, cuando se inserte ZZZZ en la casilla 9. Ejemplo: TYP/2F15 5F5 3B2.
CODE/	Dirección de aeronaves (expresada como código alfanumérico de seis caracteres hexadecimales) cuando lo requiera el CTA. Ejemplo: “F00001” es la dirección de la aeronave más baja contenida en el bloque específico administrado por la OACI.
DEL/	Demora o espera en ruta: anote los puntos significativos en la ruta donde se tenga previsto que ocurrirá la demora, seguidos de la duración de la demora usando 4 cifras para el tiempo en horas y minutos (HHMM), ejemplo: DEL/MDG0030
OPR/	Designador OACI o nombre del explotador, si difieren la identificación de la aeronave que figura en la casilla 7.
ORGN/	La dirección AFTN de 8 letras del originador y otros detalles del contacto apropiados cuando el originador del plan de vuelo no puedan identificarse fácilmente, como lo dispongan los CTA.
PER/	Datos de performance de la aeronave, indicados por una sola letra, como se especifica en los procedimientos para los servicios de navegación aérea –

Abril 2025	Reedición 1	Página 2-77
Link Conexión Aérea S.A. de C.V.		

	MANUAL DE DESPACHO	
	Capítulo 2	Información Operacional de las Aeronaves

	Operación de Aeronaves (PANS-OPS, Doc. 8168 de la OACI), volumen I- Procedimientos de vuelo, si así lo estipula la autoridad del CTA.
ALTN/	Nombre de los aeródromos de alternativa de destino, si se inserta ZZZZ en la casilla 16, para aeródromos que no aparezcan en la Publicación de Información Aeronáutica (AIP) de México, indíquese el lugar en LAT/LONG o la marcación y distancia respecto al punto significativo más próximo como se describió anteriormente en DEP/
RALT/	Indicadores OACI de cuatro letras para aeródromos de alternativa en ruta, como se especifica en los indicadores de lugar (Doc. 7910 de la OACI), o el nombre de los aeródromos de alternativa en ruta, si no se asigna indicador. Para aeródromos que no aparezcan en la Publicación de Información Aeronáutica (AIP) de México, indíquese el lugar en LAT/LONG o la marcación y distancia respecto al punto significativo más próximo como se describió anteriormente en DEP/
TALT/	Indicador OACI de cuatro letras, para aeródromos de alternativa de despegue, como se especifica en los indicadores de lugar (Doc. 7910 de la OACI), o el nombre de los aeródromos de alternativa en ruta, si no se asigna indicador. Para aeródromos que no aparezcan en la Publicación de Información Aeronáutica (AIP) de México, indíquese el lugar en LAT/LONG o la marcación y distancia respecto al punto significativo más próximo como se describió anteriormente en DEP/
RIF/	Los detalles de la ruta que lleva al nuevo aeródromo de destino, seguidos del indicador de lugar OACI de cuatro letras correspondiente a dicho aeródromo. La ruta revisada está sujeta a una nueva auto de vuelo.
RMK/	Anotar cualquier otra observación en lenguaje claro, cuando así lo requiera el CTA o cuando se estime necesario.

CASILLA 19: Información suplementaria.

AUTONOMÍA

Después de E/ Anote un grupo de 4 dígitos para indicar la autonomía de combustible en horas y minutos.

PERSONAS A BORDO

Después de P/ anote el número total de personas (pasajeros y tripulantes) abordó.

Este dato puede ser omitido por concesionarios o permisionarios (excepto de aviación general)

Anote TBN si no se conoce el número total de personas en el momento de presentar el plan de vuelo, presentando copia del manifiesto de carga y balance, en no más de 20 minutos.

EQUIPO DE EMERGENCIA Y SUPERVIVENCIA

R/ (Radio) cruce U si no está disponible la frecuencia UHF DE 243.0 MHZ Cruce V si no está disponible la frecuencia VHF DE 121.5 MHZ. Cruce E si no se dispone de radiobalizas de emergencia para localización de aeronaves (ELBA)

S/ (Equipo de supervivencia) cruce todos los indicadores si no se lleva a bordo equipo de supervivencia.

- Cruce P si no se lleva a bordo equipo de supervivencia polar
- Cruce D si no se lleva a bordo equipo de supervivencia para el desierto

Abril 2025	Reedición 1	Página 2-78
Link Conexión Aérea S.A. de C.V.		

	MANUAL DE DESPACHO	
	Capítulo 2	Información Operacional de las Aeronaves

- Cruce M si no se lleva a bordo equipo de supervivencia marítima
- Cruce J si no se lleva a bordo equipo de supervivencia para la selva.

J/ (chalecos) cruce todos los indicadores si no se llevan a bordo chalecos salvavidas

- Cruce L si los chalecos salvavidas no están equipados con luces
- Cruce F si los chalecos salvavidas no están equipados con fluorescencia
- Cruce U o V o ambos, según señale en R/ para indicar los medios por radio que lleven los chalecos

D/ (botes neumáticos) (número) cruce los indicadores D y C. si no se llevan botes neumáticos que se llevan a bordo y

(CAPACIDAD) anote la capacidad total, número de personas de todos los botes neumáticos que se llevan a bordo; y

(CUBIERTA) cruce el indicador C si los botes neumáticos no están cubiertos; y

(COLOR) anote el color de los botes neumáticos, si se llevan a bordo A/ (color y marcas de la aeronave) Anote el color de la aeronave y las marcas importantes.

N/ (observaciones) cruce el indicador N si no hay observaciones, o indique otro equipo de supervivencia a bordo y cualquier otra observación relativa a dicho equipo.

C/ (piloto).

Anote el nombre, el número de licencia, domicilio y firma del piloto al mando. El domicilio puede ser el hangar o nombre de la compañía poseedora de la aeronave (ejemplo: TAR, AEROMEXICO, etc)

Anote la hora efectiva de salida del vuelo (no es requisito indispensable para su presentación ante la Autoridad Aeronáutica).

Anote el nombre, firma y número de licencia del oficial de operaciones de aeronaves responsable presentado por: anote el nombre de la dependencia o empresa que presenta el Plan de Vuelo.

Recabe firma y sello de la autoridad aeronáutica.

Abril 2025	Reedición 1	Página 2-79
Link Conexión Aérea S.A. de C.V.		



MANUAL DE DESPACHO

Capítulo 2

Información Operacional de las Aeronaves



PLAN DE VUELO FLIGHT PLAN

BLVD. ADOLFO LÓPEZ MATEOS No. 1990, COL. LOS ALPES TLACOPAC, DELEGACIÓN ÁLVARO OBREGÓN, C.P. 01010, MÉXICO, D.F.

FECHA:		DIA	MES	ANO
PRIORITY Priority		DESTINATARIO Addressee (s)		
DIA Day		HORA DE DEPOSITO Filing Time		
REMITENTE Originator		IDENTIFICACION EXACTA DEL (DE LOS) DESTINATARIO(S) Y/O DEL REMITENTE Specific identification of addressee (s) and/or originator		
3 TIPO DE MENSAJE Message type		7 IDENTIFICACION AERONAVE Aircraft identification		8 REGLAS DE VUELO Flight rules
9 NUMERO Number		10a RADIOCOMUNICACIONES DE AYUDAS A LA NAVEGACION Y APROXIMACION Radiocommunication navigation and approach aids		10b VIGILANCIA Surveillance
13 AEROPUERTO / AERODROMO DE SALIDA Departure aerodrome		HORA Time		15 VELOCIDAD DE CRUCERO Cruising Speed
16 AEROPUERTO / AERODROMO DE DESTINO Destination aerodrome		EET TOTAL Total EET		18 OTROS DATOS Other information
INFORMACION SUPLEMENTARIA (EN LOS MENSAJES FPL NO HAY QUE TRANSMITIR ESTOS DATOS) Supplementary information (not to be transmitted in FPL messages)				
19 AUTONOMIA Endurance		PERSONAS A BORDO Persons on board		EQUIPO RADIO DE EMERGENCIA Emergency radio
EQUIPO DE SUPERVIVENCIA / Survival equipment		CHALECOS / Jackets		FLUOR Fluores
BOTES NEUMATICOS / Dinghies		LUZ Light		VHF
NUMERO Number		CUBIERTA Cover		UHF
CAPACIDAD Capacity		COLOR Colour		VHF
OBSERVACIONES Remarks				
PILOTO AL MANDO Pilot in command		No. LIC. Lic. Nbr.		FIRMA Signature
PRESENTADO POR / Filed by		HR EFECTIVA / ATD		
COMANDANCIA DEL AEROPUERTO Airport Authorities		ESPACIO RESERVADO PARA REQUISITOS ADICIONALES Space reserved for additional requirements		

F-1-1407

ORIGINAL: PILOTO COPIA: COMANDANCIA COPIA: ARCHIVO LOCAL COPIA: ADMINISTRACION DEL AEROPUERTO 1030403-F01

Abril 2025

Reedición 1

Página 2-80

Link Conexión Aérea S.A. de C.V.

	MANUAL DE DESPACHO	
	Capítulo 2	Información Operacional de las Aeronaves

2.3.2 Plan de vuelo Operacional

Para todos los vuelos TAR MÉXICO prepara un Plan de Vuelo Computarizado (Computerized Flight Plan CFP), el cual se utilizará como Plan de Vuelo Operacional.

El plan de vuelo operacional proveerá a la tripulación con la información necesaria para completar el vuelo. Esto incluirá la ruta, distancias, tiempos, niveles de vuelo, pesos de la aeronave, consumos de combustible, situaciones de emergencia y altitudes mínimas de vuelo.

El plan de vuelo operacional deberá ser verificado por la tripulación de vuelo aprobado por el comandante antes de la salida. Enmiendas debidas a requerimientos de la tripulación de vuelo, autorizaciones de CTA o limitaciones tal como restricciones del MEL o del CDL pueden requerir que el plan de vuelo operacional sea actualizado por la tripulación de vuelo.

Al tratarse de una Oficina de Despacho y Control Operacional - esta es la única entidad para generar el plan de vuelo Operacional de todos los vuelos de TAR. El Plan de Vuelo Operacional siempre deberá ser preparado por duplicado y firmado por el Piloto al Mando. La copia del plan de vuelo aprobado, firmado por el piloto al mando deberá conservarse en el área de despacho en la estación de origen.

Para la elaboración del plan de vuelo computarizado se tienen contratados los servicios de la empresa **Air Support (PPS)**, la solicitud de estos se realiza mediante un enlace directo con una PC a la computadora maestra de PPS mediante una Línea dedicada.

TAR MÉXICO cuenta con el manual PPS para la solicitud de planes de vuelo el cual especifica todos los procedimientos, comandos e instrucciones para cada punto de la mascarilla de planes de vuelo, así como toda la información meteorológica necesaria y NOTAMS.

La solicitud de planes de vuelo por medio de PPS se realiza por medio de una mascarilla en la cual se especifican las características del vuelo a planear, posteriormente el mensaje es enviado, y por medio de este mismo sistema se recibe el plan de vuelo.

Para tal efecto, a continuación, se describe detalladamente el procedimiento a seguir:

Para la elaboración cada plan de vuelo, el Oficial de Operaciones de vuelos correspondiente verificará todas las condiciones que puedan afectar la operación, en el aeropuerto de origen, destino y alterno (s), así como en la ruta a seguir, como son, Condiciones Meteorológicas, Existencia de NOTAM's, Condiciones de Infraestructura, Restricción de Horarios y cualquier otro factor no enunciado en el presente, el cual, signifique algún riesgo en la continuidad de la operación. Adicionalmente, el Oficial de Operaciones corroborará con el área de CCM (Centro de Control Mantenimiento) el estatus del equipo a despachar y si este cuenta con alguna restricción de tipo operacional que altere el rendimiento del avión durante el vuelo. De existir, se cerciorará que esta información este actualizada dentro del sistema PPS, para que sea mostrada al solicitar el plan de vuelo Operacional

Abril 2025	Reedición 1	Página 2-81
Link Conexión Aérea S.A. de C.V.		

	MANUAL DE DESPACHO	
	Capítulo 2	Información Operacional de las Aeronaves

Posteriormente, se verificará en el sistema de reservaciones, la cantidad de pasajeros previstos para el vuelo a despachar, para con ello obtener el “*Payload*” estimado del vuelo. En caso de que exista alguna restricción de peso, se tendrá que notificar de inmediato al área comercial, para tomar las acciones correspondientes.

Con todos estos datos reunidos, el Oficial de Operaciones de vuelos precederá a realizar el Plan de Vuelo Operacional, a través del sistema PPS. Este deberá de ser elaborado siempre, conforme a la normatividad nacional e internacional vigente, así como las políticas y procedimientos internos de TAR MÉXICO, las cuales son expuestas en el Manual General de Operaciones, del cual, forma parte este manual.

Una vez obtenido el Plan de Vuelo Operacional, será subido a la página “*Crewbriefing.com*” ó enviado por correo electrónico, o por los medios con los que cuente la empresa a la estación correspondiente, acompañado de la carpeta meteorológica y la información de NOTAM’s de los aeropuertos de Origen, Destino y Alterno, con una antelación mínima de 2 (dos) horas antes de la salida del vuelo.

Una vez recibida la papelería completa en la estación, el Representante de Operaciones en tierra, lo imprimirá en 2 juegos, armando dos carpetas idénticas en el siguiente orden:

- Plan de Vuelo Operacional y su respectiva información anexa:
- Autorización de Vuelo
- Mapas meteorológicos (donde aplique), información de MEL CDL, NOTAMS Y cualquier otra información para la tripulación.
- Reporte METAR de los aeropuertos de Origen, Destino y Alterno

AUTORIZACION DEL VUELO.

Todos los vuelos de TAR son planeados, autorizados y vigilados por el **Centro de Control Operacional**. Ningún vuelo, podrá iniciarse sin la autorización específica de un despachador de este centro.

El Capitán al mando de la aeronave y el Despachador de CCO serán conjuntamente responsables de toda acción tomada respecto al despacho de un vuelo y ninguno de los dos deberá permitir que traten de persuadirlo a autorizar una operación contraria a sus convicciones, evitando así las violaciones a los Reglamentos y al Manual General de Operaciones, o a las Leyes y reglamentos de las Autoridades Nacionales o Extranjeras. Junto con el Plan de Vuelo Operacional se le entrega al capitán al mando la autorización de Vuelo, la cual es el documento que valida al plan de vuelo compañía y deberá incluirse en la papelería del vuelo.

La Autorización será entonces preparada por un Despachador del CCO previo análisis y estudio de la ruta que se va a operar, determinando las condiciones en que habrá de efectuarse el vuelo de manera que la conducción del mismo sea con el máximo de seguridad.

Esta forma, deberá ser firmada por el Despachador de Vuelo y el Comandante de la aeronave.

Abril 2025	Reedición 1	Página 2-82
Link Conexión Aérea S.A. de C.V.		

	MANUAL DE DESPACHO	
	Capítulo 2	Información Operacional de las Aeronaves

De acuerdo con la NORMA 009-SCT3-2012 Numeral 14.2 esta firma podrá ser autógrafa o electrónica.

Doc No.: 3283 Page: 5 MMGT-MMGT 1.00028

confirma recibido y enterado de esta autorización de vuelo incluyendo condiciones meteorológicas, NOTAM's, Cartas de Navegación y Análisis de Pistas correspondientes y considero que las condiciones y todos los factores cumplen con la normatividad aplicable y reúnen las condiciones requeridas para operar el vuelo con SEGURIDAD y que así mismo lo conducirá de acuerdo con los procedimientos establecidos en los manuales aplicable y la técnica de vuelo en apego estricto a este plan de vuelo.

Nombre del Capitán / Num. de Licencia

Firma

Link Conexión Aérea SA de CV. De acuerdo a la normatividad aplicable, autoriza la realización del presente vuelo de acuerdo a la información descrita en este plan de vuelo operacional.

C.C.O. DESPACHO CENTRALIZADO/CONTROLADOR DE VUELOS EN TURNO/FIRMA ELECTRONICA

Toda la información relativa a modificaciones y/o aclaraciones respecto a la información aquí contenida, favor dirigirse a:

Centro de Control Operacional
Tel +52 (442) 2919150
Edispatch@tarMexico.com

RND OF PPS 10010028 CALCULATION TIME: 041748 UTC

Firma Electrónica

FIRMA ELECTRONICA

De acuerdo a lo establecido en la norma NOM-009-SCT3-2012 en el numeral 11.6 donde menciona la validez de la firma electrónica. TAR cuenta con la capacidad para su utilización y poder llevar el control operacional de forma - desde su Centro de Control en Querétaro, tanto para las operaciones regulares como las operaciones irregulares.

La firma electrónica es una clave alfanumérica la cual se introduce en un sistema de cómputo diseñado para que el usuario autorizado pueda efectuar diferentes tipos de tareas (modificación del sistema, captura de datos, impresión de resultados, reportes, etc.), de acuerdo a un nivel de seguridad determinado por la actividad dentro del centro de control operacional de TAR.

La firma electrónica autoriza al oficial de operaciones del Centro de Control Operacional a:

- Calcular, subir o enviar el plan de vuelo a las direcciones electrónicas correspondientes e incluir observaciones o alguna otra información para la tripulación del vuelo.
- El envío del plan de vuelo y la impresión del mismo se considera como un documento debidamente firmado electrónicamente por el oficial de operaciones del Centro de control Operacional. La firma manuscrita del piloto al mando en la Autorización de Vuelo es la certificación del mismo, así como el compromiso de cumplimiento de la normatividad vigente y políticas de la empresa.

Abril 2025	Reedición 1	Página 2-83
Link Conexión Aérea S.A. de C.V.		

	MANUAL DE DESPACHO	
	Capítulo 2	Información Operacional de las Aeronaves

- Subir o enviar el manifiesto de carga y balance de la operación A las direcciones electrónicas correspondientes u algún medio electrónico (teléfono, correo el etc.) incluyendo las observaciones para la tripulación.

La impresión del manifiesto de la carga y balance se considera como un documento debidamente firmado electrónicamente por el oficial de operaciones del Centro de Control Operacional. La firma manuscrita del piloto al mando es la certificación del mismo, así como el compromiso de cumplimiento de la normatividad vigente y Políticas de TAR MÉXICO.

Será responsabilidad del Capitán al mando no efectuar un despegue o aterrizaje en un aeropuerto que se encuentre abajo de los mínimos meteorológicos autorizados.

Será responsabilidad del Despachador de CCO el no efectuar un despacho cuando su aeropuerto, el de destino o alternos fijados en el plan de vuelo no cumplan con los mínimos meteorológicos autorizados.

El Directorio de Firmas Electrónicas del Personal que integra el Centro de Control Operacional se encuentra enlistado en el Numeral 1.16.1 de este Manual. Con este procedimiento, no será necesario que el Representante de Estación y/o el Representante de la operación en tierra de la estación firmen físicamente el Plan de Vuelo y/o el Peso y balance.

Seguridad de la Firma Electrónica

Solamente la firma registrada o asignada a cada uno de los Despachadores en el Centro de Control Operacional podrá acceder al sistema de cálculo de Plan de Vuelo y Despacho (PPS) y del Crew Briefing, las firmas electrónicas están respaldadas con el uso de un medio biométrico para acceder a las computadoras donde se encuentra el programa instalado y constatar que la firma digital es biunívoca y confiable.



De esta manera se logra la confidencialidad y el control al acceso a programas de Cálculo de plan de vuelo y de Peso y balance Automatizado utilizados para el Control Operacional de TAR. El encargado para la asignación de los atributos en las firmas del personal adscrito al CCO será el Jefe de Despacho y Control de Vuelos.

Esta información aparecerá en la parte superior de la primera hoja del Plan de Vuelo como se muestra en la siguiente Imagen:

Abril 2025	Reedición 1	Página 2-84
Link Conexión Aérea S.A. de C.V.		

	MANUAL DE DESPACHO	
	Capítulo 2	Información Operacional de las Aeronaves

Log Nr.: 3283 Page 1 MMGL-MMQT LCT028

TAR MEXICO -	OPERATIONAL FLT	PLAN / JOURNEY LOG -	MET : 04041945
FLIGHT: LCT028	CAPT: AGUILAR	STW : LUZ JUMP :	
DATE : 04/04-2014	F/O : ELIOT	DISP: JH201220620	

-----FLIGHT INFO-----		-----TIME-----	
ACFT : E145	REG : XABPK	STD 19:45	STA 20:45
FLT : MMGL GDL	FL : 290	CTOT : :	DELAY C :
FROM : MMGL GDL	GUADALAJARA/DON	ON BLK : :	LAND : :
TO : MMQT QRO	QUERETARO/INTL	OFF BLK : :	AIRB : :
ALT1 : MMGL GDL	GUADALAJARA/DON	BLK TIME : :	AIR T : :
ALT2 : :		LANDFUEL : :	BURN OFF : :
-----WEIGHT-----		-----FUEL-----	

El Capitán al mando firmará la Autorización de Vuelo en “Ambos” juegos de papelería en la última hoja del Plan de vuelo, en el espacio designado para ello, como se muestra en la siguiente imagen:

Log Nr.: 3283 Page 5 MMGL-MMQT LCT028

Confirmando recibido y enterado de esta autorización de vuelo incluyendo condiciones meteorológicas, NOTAM's, Cartas de Navegación y Analisis de Pistas correspondientes y considero que las condiciones y todos los factores cumplen con la normatividad aplicable y reúnen las condiciones requeridas para operar el vuelo con SEGURIDAD y que así mismo lo conduciré de acuerdo con los procedimientos establecidos en los manuales aplicable y la técnica de vuelo en apego estricto a este plan de vuelo.

Nombre del Capitan / Num. de Licencia

Firma

Link Conexión Aérea SA de CV . De acuerdo a la normatividad aplicable, autoriza la realización del presente vuelo de acuerdo a la información descrita en este plan de vuelo operacional.

C.C.O. DESPACHO CENTRALIZADO/CONTROLADOR DE VUELOS EN TURNO/FIRMA ELECTRONICA

Toda la información relativa a modificaciones y/o aclaraciones respecto a la información aquí contenida, favor dirigirse a:

Centro de Control Operacional
Tel +52 (442) 2919150
fdispatch@tarmexico.com

END OF PPS FLIGHT LOG LCT028 CALCULATION TIME: 041748 UTC

Un juego se lo llevará el Capitán al mando del vuelo y el otro, se quedará en el archivo de la estación, de acuerdo a la política de archivo de papelería, la cual se indica en este manual. A estos juegos de papelería, se integrará el Manifiesto de Peso y Balance, el cual, será elaborado una vez que el vuelo se haya cerrado a la documentación de pasajeros, con el fin de tener las cantidades más exactas posibles.

En caso de que al cierre del vuelo exista una variación de Payload respecto a lo calculado en el Plan de Vuelo Operacional y lo finalmente documentado, será necesario computar un nuevo plan de vuelo, siempre y cuando, esta variación sea mayor a 2,000 (dos mil) libras o 900 (novecientos) Kilos.

Privacidad y Confidencialidad de la Firma Electrónica

El empleado está de acuerdo en cambiar su contraseña cuando sea solicitado por el sistema de cómputo y el sistema de telecomunicaciones que usan, o cuando se tenga sospecha de que alguna otra persona lo conoce.

El empleado está de acuerdo que su clave no puede ser compartida con ninguna persona, así

Abril 2025	Reedición 1	Página 2-85
Link Conexión Aérea S.A. de C.V.		

	MANUAL DE DESPACHO	
	Capítulo 2	Información Operacional de las Aeronaves

como de no intentar usar el nombre de otro usuario, password o código de acceso de otra persona.

El empleado está de acuerdo en no dar a conocer su nombre de usuario y/o password no permitir que otra persona use su código de acceso o trate de buscar claves de acceso de otros usuarios. En caso de que el empleado no cumpla con alguno de estos puntos se aplicaran las sanciones administrativas correspondientes, mismas que serán establecidas por el departamento de recursos humanos.

Abril 2025	Reedición 1	Página 2-86
Link Conexión Aérea S.A. de C.V.		

MANUAL DE DESPACHO

Capítulo 2

Información Operacional de las Aeronaves

2.3.3 Formato Plan de Vuelo Operacional

Log Nr. : 5185 Page 1

MMOT-MMMY LCT764

TAR MEXICO	-	OPERATIONAL FLT PLAN / JOURNEY LOG	-	MET : 11121245
FLIGHT : LCF764		CAPT: ESCORZA	STW : 1	MECH:
DATE : 12/11-2015		F/O : HERMES	DISP: SG 20132386	

```

-----FLIGHT INFO-----
ACFT   : E145             REG : XABPK
FLT    :                  FL  : 330
FROM   : MMQT QRO        QUERETARO/INTL
TO     : MMMY MTY        MONTERREY/GEN M
ALT1   : MMDO DGO        DURANGO INTL
ALT2   :

```

- - - - - TIME - - - - -			
STD	12:45	STA	13:46
CTOT	:	DELAY C	:
ON BLK	:	LAND	:
OFF BLK	:	AIRB	:
BLK TIME	:	AIR T	:
LANDFUEL	:	BURN OFF	:

-----WEIGHT-----	
DOW LINEA :	27558
PAX :	39
PAYLOAD :	8085
ZFW :	35643
T/O FUEL :	6900
TOW :	42543
TRIP FUEL :	2508
ELW :	40035
MLW :	42549

MANEUVER		FUEL	BURN OFF
TRIP :	1:01	2508	
CF :		251	
TAXI :		100	
FRES :	0:30	845	
ALT1 :	0:58	2435	
COMP :	0:00	0	
REQ :	2:35	6139	
EXTRA :	0:36	861	
RAMP :	3:11	7000	
MIN DIV FUEL		3280	

```

-----MISC-----
GAIN/LOSS : GAIN 0 $/ton
OPT. FUEL : 7000 L.ELEV: 1276 FT
PLND ROUTE : 373 NM ( 691 KM)
AVG. WC/TRK: 12 KTS TAIL / 1
ISA AT TOC : ISA DEV 11
PLN PROFILE: 240KIAS/M.70
COST INDEX : 14
NEXT DEST. :
HANDL. DEP :
HANDL. DES :

```

CORRECTIONS						
FL	WC	TIME	TRIP	10KT	1TON	D/C
0	0		0	0	0	0
360	10	63.0	2473	59	82	0
340	10	61.0	2505	60	96	21
330	12	60.6	2508	60	90	23
320	13	60.4	2541	61	80	47
300	17	59.3	2606	62	73	95
280	16	58.0	2681	64	82	150
260	14	57.6	2799	67	75	239
240	12	58.9	2841	68	72	273

ATC ROUTE : OET UJ45 MTY

IDENT MMQT	TAWY FL	GMORA W/V	S	MT ISA	TAS GS	DIST REM	TIME ACC	ETO	RET	ATO	USED REM 6900	ACT ONB	REMARKS
QET MMFR	D QET2B CLB 060/010	130	5	263 17	315 310	14 359	3 0:03				273 6727		
PITIC MMFR	A UJ45 CLB 060/010	130	5	330 17	315 310	26 333	5 0:08				596 6404		
TAMSA MMFR	A UJ45 CLB 060/010	110	4	332 17	315 310	56 277	11 0:19				1289 5711		
-TOC-	D UJ45 330 220/023	110	4	331 12	419 429	3 274	0 0:19				1309 5691		
SLP MMFR	D UJ45 330 220/023	112	4	331 12	419 429	22 252	4 0:23				1453 5547		

Log Nr.:5185 Page 1 PPS 8. 0. 285. 1 3 To be continued next page....

	MANUAL DE DESPACHO	
	Capítulo 2	Información Operacional de las Aeronaves

2.4 POLITICAS DE DESPACHO

Velocidad de Crucero

Con la intención de mantener consumos bajos de combustible, sin comprometer la seguridad y la viabilidad operacional, en TAR MÉXICO todos los planes de vuelo serán elaborados considerando MACH 0.74.

Tiempos y Consumos para Carreteo (Taxi)

El fabricante a través del AOM (Aircraft Operation Manual) recomienda que los tiempos de carreteo para la salida y llegada de las aeronaves se consideren 5 (cinco) minutos y éste se realice solo con un motor en marcha, siguiendo estas recomendaciones y ajustándolo a las necesidades operacionales de TAR MÉXICO , se considerarán los siguientes tiempos:

- MTY y GDL 10 Minutos con 1 motor en marcha
- Resto de Aeropuertos 05 Minutos con 1 motor en marcha

Conforme a lo establecido en el AOM del fabricante los consumos de combustible para el carreteo se indican en la siguiente tabla:

Condicion	Consumo en Libras/Minuto	Cons. MTY & GDL (10 mins)	Cons. Resto de Aerop. (5 mins)
1 Motor	11 Lbs/Min.	110 Lbs.	60 Lbs.
2 Motores	15.40 Lbs/Min.	160 Lbs.	80 Lbs.

Desvío al Aeropuerto Alterno

Si durante el desarrollo de un vuelo de TAR MÉXICO, se presente alguna situación que amerite desviarse a un aeropuerto alterno, ya sea en ruta o al aeropuerto alterno al destino, si la situación no es de emergencia el Capitán al mando, deberá comunicarse a la estación más cercana y solicitar se notifique al C.C.O el aeropuerto de desvío, si el desvío es en ruta, analizar la opción más eficiente y segura para la operación, así como coordinar los servicios y asistencias en tierra necesarias. . En caso de que el desvío sea al aeropuerto alterno al destino, la llamada y/o mensaje será para coordinar los servicios necesarios a su llegada.

Si la situación fuera de emergencia o el Capitán al mando no tiene oportunidad de notificar al C.C.O. de sus intenciones y/o razones de desvío, este deberá de comunicarse al C.C.O. lo más pronto que le sea posible, después de haber aterrizado y tener a salvo la aeronave y todos sus ocupantes.

En caso de que no sea posible entablar comunicación con la tripulación del vuelo, el Oficial de Operaciones en turno del C.C.O. deberá contactar a los servicios de C.T.A. correspondientes

Abril 2025	Reedición 1	Página 2-88
Link Conexión Aérea S.A. de C.V.		

	MANUAL DE DESPACHO	
	Capítulo 2	Información Operacional de las Aeronaves

para averiguar las condiciones y/o intenciones del vuelo y así coordinar los servicios necesarios a su llegada en el aeropuerto al que se esté desviando.

Una vez que se conozca la razón y/o el aeropuerto al que se dirige el avión, el Oficial de Operaciones en turno notificará la situación en el siguiente orden:

- Jefe de CCO
- C.C.M. (Centro de Control Mantenimiento)
- Ground Handler de la estación a la que se dirige la aeronave
- Autoridades del Aeropuerto al que se dirige la aeronave
- Servicios de Emergencia (Solo en caso de ser requeridos)

Posteriormente ya que la situación que ocasionó el desvío haya sido solucionada, se procederá a realizar el despacho del vuelo de la misma manera en la que se realizan los despachos de los vuelos regulares programados.

AEROPUERTO ALTERNO PARA EL DESPEGUE

Para iniciar un vuelo, los mínimos meteorológicos de despegue en un aeródromo no deberán ser inferiores a los mínimos aplicables para el aterrizaje en ese aeródromo, salvo que se disponga de un aeródromo alterno para el despegue y establecido en el plan de vuelo, previo a la operación.

El aeródromo alterno para despegue deberá tener condiciones meteorológicas e instalaciones adecuadas para el aterrizaje el cual deberá encontrarse dentro de los siguientes límites de distancia respecto al aeródromo de salida:

Para aeronaves con dos motores, se considera un aeropuerto a no más de una hora de vuelo a la velocidad de crucero con un solo motor.

2.4.1 Combustible mínimo para despacho (MFR)

La reglamentación indica que toda aeronave no debe despegar a menos que tenga suficiente combustible para efectuar el vuelo al aeropuerto de destino, tomando en cuenta todos aquellos factores previstos que afectan el consumo en vuelo, más el combustible de reserva aplicable.

Combustible Requerido es el combustible suficiente para cumplir con el consumo de etapa y aquellas reservas para prever contingencias.

El combustible requerido para cubrir operaciones se compone de:

(1) El combustible para volar del aeropuerto de origen al aeropuerto de destino, efectuar una aproximación por instrumentos y una aproximación fallida.

Abril 2025	Reedición 1	Página 2-89
Link Conexión Aérea S.A. de C.V.		

	MANUAL DE DESPACHO	
	Capítulo 2	Información Operacional de las Aeronaves

(2) El combustible para volar del destino, después de una aproximación fallida, al aeropuerto alterno más lejano especificado en el plan de vuelo.

(3) El combustible para volar durante 30 minutos a la velocidad de espera a 450 m (1,500 ft) sobre el aeropuerto alterno, efectuar la aproximación y aterrizar.

(4) Disponer de una cantidad adicional de combustible suficiente para compensar el aumento de consumo que se produciría si surgiese algunas de las contingencias previstas por el centro de control operacional. TAR por política adopta la reserva adicional correspondiente al combustible para volar **el 10% del tiempo en ruta (origen-destino)**. El cual es precisamente para cualquier contingencia que se presente en el tramo volando del origen al destino.

La planeación del combustible para todos los vuelos de TAR deberá satisfacer los anteriores requisitos mínimos, **más** el combustible adicional que el Despachador y el Piloto al Mando consideren necesario para la operación en particular por las condiciones meteorológicas, esperas de CTA o cualquier otra eventualidad conocida o prevista.

Es la cantidad de combustible extra al planeado de despegue, el cual es llevado a bordo para cubrir desviaciones no planeadas como: mal tiempo en ruta, demoras en el aeropuerto de destino, etc.

Combustible Extra a solicitud del Capitán al Mando

Si la tripulación requiere más de lo señalado en el plan de vuelo se le solicitara nos indique cuáles son sus consideraciones y si estas ya fueron hechas en el plan de vuelo se le hará saber que ya fueron tomadas en cuenta.

Si no fueron consideradas y el encargado de turno en CCO y/o Oficial de Operaciones de Vuelo están de acuerdo en lo señalado por el Capitán, se pondrá de acuerdo en la cantidad a agregar y dará aviso a el Representante de Operaciones para su recarga, por medio de mensaje de correo electrónico para ejecutar el re carga.

Se deberá revisar que no exceda el PMD y en caso de quedar muy cerca a dicho valor, se deberá informar al OOA en la planeación de dicho vuelo.

Si ya fueron tomadas en cuenta todas las consideraciones en el plan operacional de vuelo y el Capitán insiste en requerir más combustible se le dirá que si él lo autoriza se le pondrá la cantidad que requiere, dando aviso a operaciones o a la estación para su recarga. Posteriormente se deberá llenar el formato correspondiente.

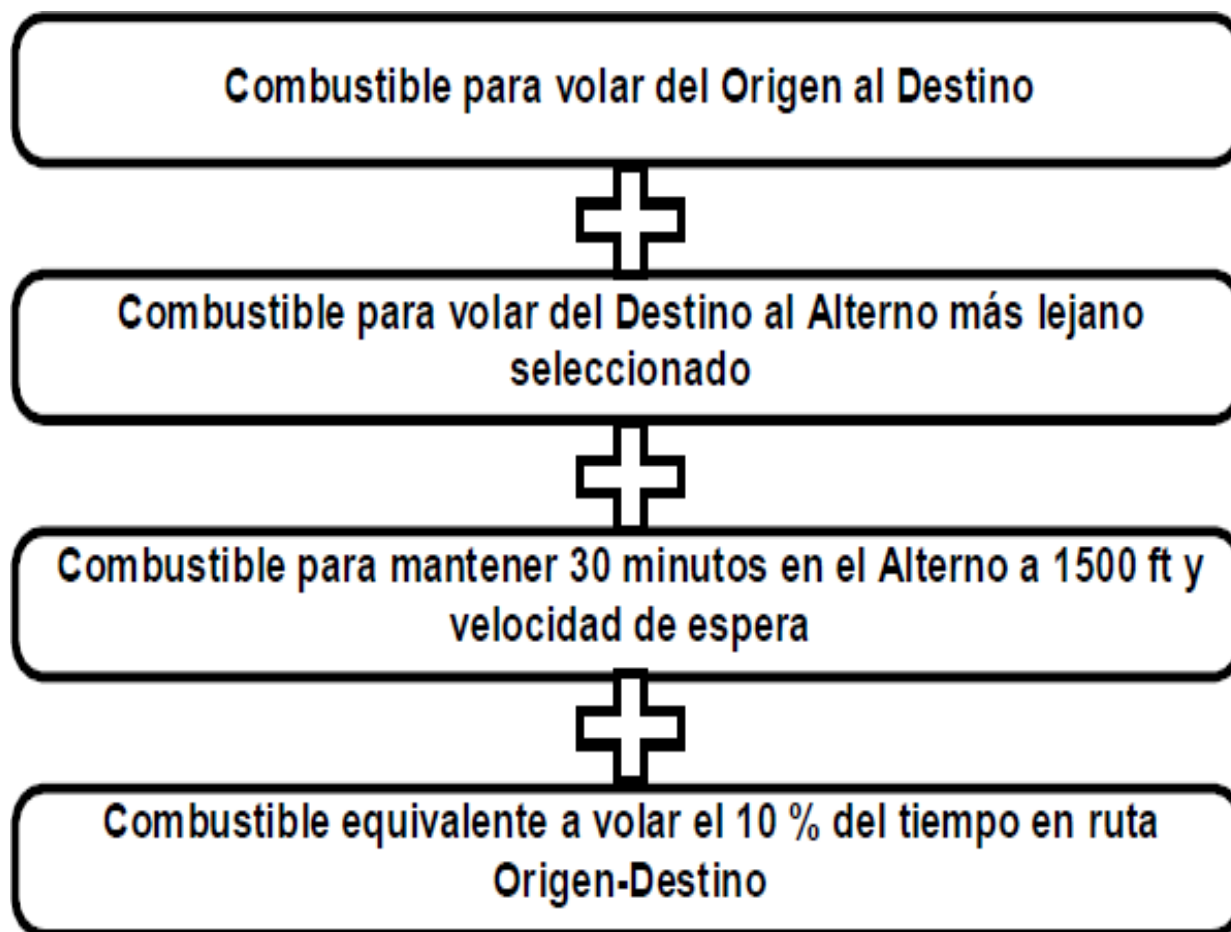
Abril 2025	Reedición 1	Página 2-90
Link Conexión Aérea S.A. de C.V.		

	MANUAL DE DESPACHO	
	Capítulo 2	Información Operacional de las Aeronaves

		CLAVE: NO. DE REVISIÓN FECHA DE REVISIÓN	MD-F02 03 01-abr-2025
SOLICITUD DE COMBUSTIBLE ADICIONAL			
		FECHA	_____
VUELO	_____	MATRÍCULA	_____
ESTACIÓN	_____	CANTIDAD	_____ LIBRAS
MOTIVO DE SOLICITUD		_____	
_____		_____	
NOMBRE Y FIRMA DEL CAPITÁN		_____	
NOMBRE Y FIRMA DEL ROT		_____	

	MANUAL DE DESPACHO	
	Capítulo 2	Información Operacional de las Aeronaves

Combustible mínimo para despacho:



2.4.2 Cantidad mínima de aceite

La cantidad mínima de aceite requerida para un vuelo es igual la cantidad mínima especificada para un motor particular, más el consumo estimado de aceite. El consumo estimado de aceite deberá cubrir el tiempo de vuelo que la aeronave podrá ser operada con la cantidad mínima de combustible pedida por el plan de vuelo más 15 minutos.

El consumo horario de aceite está determinado por mantenimiento de acuerdo al manual del fabricante.

Abril 2025	Reedición 1	Página 2-92
Link Conexión Aérea S.A. de C.V.		

	MANUAL DE DESPACHO	
	Capítulo 2	Información Operacional de las Aeronaves

2.5 PROCEDIMIENTOS DE CONTINGENCIA

Falla de energía eléctrica

En el poco, pero probable caso de que ocurra una falla de energía eléctrica en el centro de control Operacional el procedimiento será el siguiente:

Uno de los Oficiales de Operaciones se trasladará al aeropuerto de Querétaro en donde se cuenta con una computadora acondicionada con el sistema de PPS y lo necesario para poder despachar desde ese punto

Falla de red de datos

En el poco, pero probable caso de que ocurra una falla de la red de datos (internet) se cuenta con una segunda red de datos de soporte a la cual se conectaran las PC para continuar despachando los vuelos de TAR

Procedimiento de contingencia en caso de falla de sistema PPS. (palanes de vuelo)

En caso de falla del sistema de planes de vuelo PPS, deberán guardarse planes de vuelo estadísticos que deberán guardarse de forma electrónica, actualizados cada seis meses y estar elaborados considerando:

- Ocupación ochenta por ciento.
- Alterno más lejano
- Combustible adicional para contingencias de CTA y Clima

Procedimiento de contingencia en caso de falla de sistema PPS (Carga y balance)

Se realizarán los despachos en CCO utilizando el formato de peso y balance manual autorizado, posteriormente serán escaneados y enviados vía correo electrónico a las estaciones.

Procedimiento de contingencia en caso de falla Pagina “Crewbriefing” en Estaciones

En el poco, pero probable caso que ocurra una falla en la página de internet Crewbriefing para bajar e imprimir la carga y balance y/o plan de vuelo deberá notificar al CCO para que se le envíe toda la información vía correo electrónico, o cualquier otro medio electrónico disponible.

Abril 2025	Reedición 1	Página 2-93
Link Conexión Aérea S.A. de C.V.		

	MANUAL DE DESPACHO	
	Capítulo 2	Información Operacional de las Aeronaves

Procedimiento de contingencia en caso de falla temporal de radio VHF en la estación.

Secuencia	Responsable	Acción
1	Representante de Operaciones en Tierra (ROT)	Reporta a CCO falla de radio VHF en la estación correspondiente.
2	Oficial de Operaciones del CCO/Encargado de turno	Recibe reporte. Notifica a las tripulaciones que operan vuelos de y hacia aeropuerto con falla de frecuencia para que tomen medidas alternas de comunicación.
3	ROT	En la estación de llegada, notifica al personal de tráfico y rampa el ETA para estar en la posición asignada 5 minutos antes con todo el equipo listo para recibir la aeronave. El ETA es obtenido del mensaje MVT de llegada.
4	ROT	Conoce previamente cualquier requerimiento especial del vuelo, tales como plantas externas, sillas de ruedas, etc.
5	CCO/ROT	Coordina con Aeropuerto la posición asignada de llegada y se informa a la tripulación vía frecuencia de torre o control terrestre.
6	ROT	En caso de que la aeronave no aterrice 5 minutos después del ETA, se comunica con control de vuelos del aeropuerto o con control de tránsito aéreo local para saber si existe algún retraso de CTA o alguna otra situación.
7	ROT	Notifica a CCO para informar de las posibles demoras.
8	ROT	En caso de alguna desviación de ruta o condición meteorológica adversa, notifica de inmediato a CCO.
9	ROT	Solicita tiempos de llegada a la tripulación a su arribo a la estación. Reporta los tiempos visuales en el MVT de salida y solicita a la estación de destino apoyo para recabar tiempos oficiales de salida.
10	ROT	Modifica los tiempos reales en el MVT para su posterior registro en sistema.
<i>El ROT deberá mantener comunicación con control de vuelos del aeropuerto, así como con los servicios de tránsito local en caso de cualquier situación o requerimiento que se pudiera presentar en el vuelo.</i>		

	MANUAL DE DESPACHO	
	Capítulo 2	Información Operacional de las Aeronaves

2.6 SEGUIMIENTO DE VUELOS

Seguimiento de vuelos es una función de Despacho y Control de Vuelos para dar seguimiento a las operaciones y se efectúen con el máximo grado de Seguridad, Puntualidad, Eficiencia.

Las funciones del área de Despacho y Control de Vuelos son las siguientes:

1. En todo momento conocer la posición y condición de todas las aeronaves de TAR MÉXICO, desde su inicio hasta su terminación de operación, como de la asignación de demoras y la elaboración de las estadísticas de las operaciones.
2. Comunicar apropiada y oportunamente a los departamentos involucrados en la operación, cualquier contingencia de tipo operacional que afecte el desarrollo de un vuelo para su debida atención e inmediata solución.
3. Llevar a cabo en caso de una emergencia, los procedimientos aplicables del Manual de Procedimientos en Emergencia
4. Llevar un registro en CCO de todas las comunicaciones entre la tripulación y el encargado de turno (desvíos en ruta, cambio de alerno, etc.) llenando el formato “Registro de Comunicaciones” (MD-F06). Dicho formato estar disponible físicamente en el CCO para su uso. En caso de no estar disponible, el formato se encontrará anexo a este manual para ser impreso en cuanto se requiera.
Así mismo la tripulación asentará en la Bitácora de Operaciones, en la parte de Observaciones’, la información comunicada por CCO.
En caso de que posteriormente se requiera consultar la información, se solicitará la Bitácora de Operaciones digitalizada al área de Ingeniería de Planeación.
5. Se consideran como mensajes de operación del vuelo “MVT” los siguientes:
 - Mensaje de salida.
 - Mensaje de llegada.

Estos tienen el propósito de controlar la operación de todos los vuelos y representa la base para la coordinación de movimientos de las aeronaves, tripulaciones y el registro de las horas de servicio de vuelo.

Los mensajes de salida y llegada deben ser proporcionados por la tripulación de vuelo tan pronto sea posible, vía radio. Los mensajes de llegada deberán ser proporcionados vía radio o al representante de la empresa que recibe el vuelo, si así lo solicita.

Procedimiento

1. El CCO recabara los datos de llegada y salida de todas las operaciones.
2. Obtener cuando el caso lo requiera, los datos de la dependencia de Control de Tráfico Aéreo respectiva el estado que guarda un vuelo del cual no se tenga información.
3. Analizar que los mensajes o los datos operacionales sean congruentes para el

Abril 2025	Reedición 1	Página 2-95
Link Conexión Aérea S.A. de C.V.		

seguimiento de vuelos. (Ejemplo: que el estimado de llegada al siguiente aeropuerto este correcto), los MVT deberán archivar y almacenarse diariamente, conservarse por un periodo de tres meses, después de transcurrido este periodo deberán desecharse.

4. Verificar se cumplan los estimados de llegada y salida.
5. Ingresar la información correspondiente al programa de registro de operaciones TAR MÉXICO para mantenerlo actualizado y apoyarse en el mismo para el seguimiento de los vuelos tal
6. Atender comunicaciones de radio para conocer la posición de vuelo y proporcionar cualquier información que ayude o afecte al desarrollo del vuelo (MD-F06)
7. Proporcionar la información referente a un vuelo a las estaciones, cuando estas lo requieran.
8. Asistir a otros departamentos con la información que soliciten, de las operaciones que ya se llevaron a cabo.



CLAVE:
NO. DE REVISIÓN
FECHA DE REVISIÓN

MD-F06
03
01-ABR-2025

[illegible]



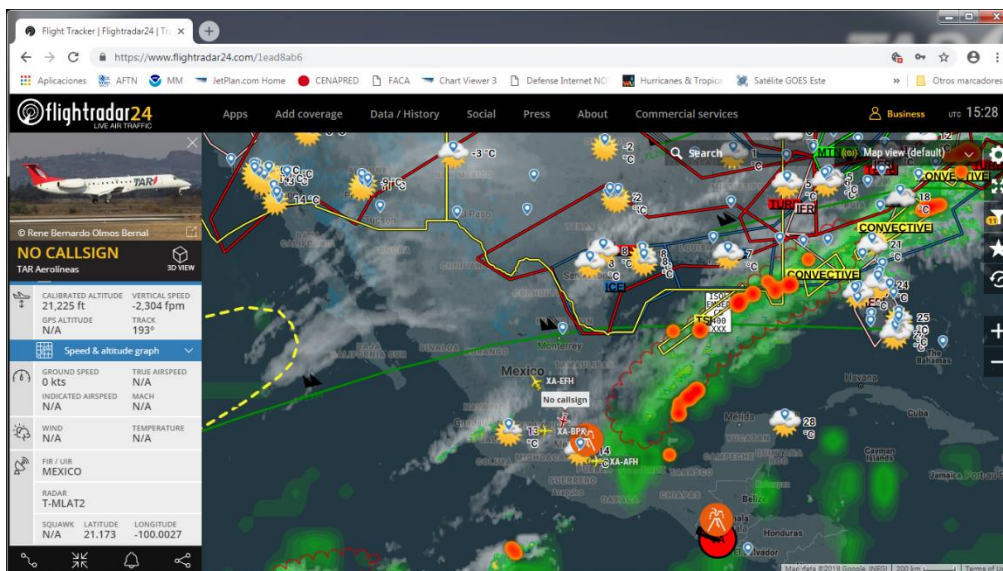
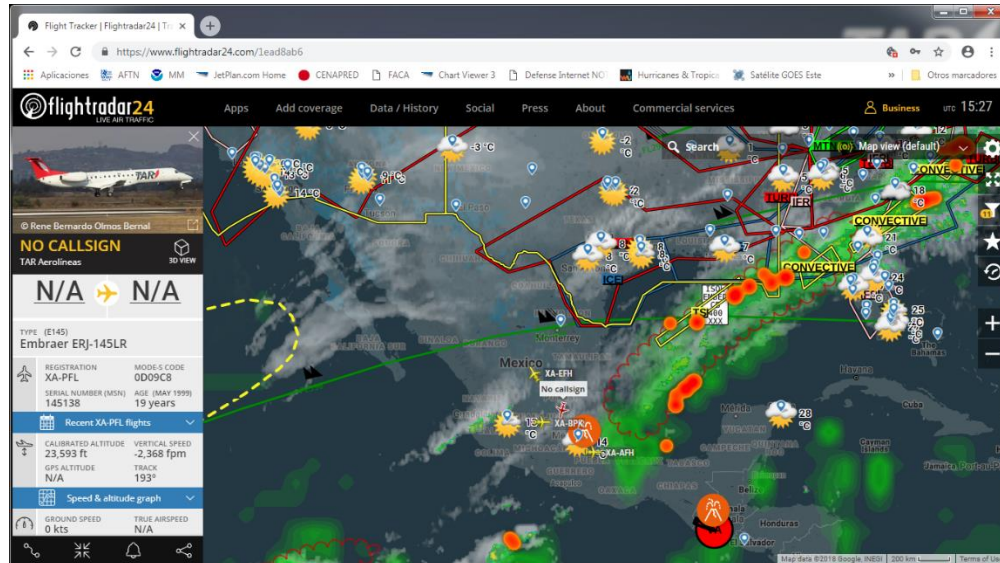
MANUAL DE DESPACHO

Capítulo 2

Información Operacional de las Aeronaves

2.6.1 Sistema de Seguimiento de Vuelos

Con la finalidad de tener un seguimiento de vuelos adecuado de todas las operaciones de TAR MÉXICO, se tiene celebrado un contrato con la empresa “Flightradar24”.



	MANUAL DE DESPACHO	
	Capítulo 2	Información Operacional de las Aeronaves

2.6.2 Mensaje Operacional de Salida

El mensaje operacional de salida que se deberá de enviar en cada operación es el siguiente:

1. MVT
2. LCT 802/JUN18 XA-RHF OUT CJS
3. AD 1955/1916 ETA 2016 HMO
4. DLY 150 MINS TTLS REPERCUSION A LA LLEGADA
5. FOB 6300 LBS
6. TANK1 3150 LBS TANK2 3150 LBS
1,682LTS N° REMISION 1816926707
N° PIPA C-181 PSI (35<45) 40
7. CRW TINAJERO/JAFET/QUINTERO/ T.A. SILVESTRE SOTO
8. LDM
9. CUU-HMO 10/00/00 09/119 00/000
10. CJS-HMO 18/00/00 17/160 00/000
11. TTL 50/00/00 48/556 00/000
12. SI
00KGS COMAT
01 MECANICO OB EN JUMP SEAT SIN CONSIDERAR EN TOTAL DE CLIENTES
BOLSA AZUL DE COMAIL EN GUARDARROPA SIN DOCTOS
CAMPO PARA INFORMACION DE CARGA** 06/150 kg DHL (330 lbs)**
13. Juan Ramón Vázquez

1. Tipo de Mensaje MVT= Movimiento Operacional
2. Código de Aerolínea, numero de vuelo, fecha de la operación, matrícula de la aeronave, tipo de operación OUT= Salida, Estación donde se origina la operación, en código IATA
3. Horas de la operación, AD= Actual Departurture, se pondrán las horas de salida de plataforma y despegue de la aeronave en Hora Z (UTC, Universal Time Coordinated) separados por una diagonal, posteriormente se indicará el estimado de arribo a la estación de destino, en hora UTC ETA= Estimated Time Arrival, el código IATA de la estación de destino
4. DLY= Demora, en caso de que exista una demora respecto a la hora de itinerario de salida, se indicara el tiempo total de la demora en minutos seguido del código de la razón que origino la misma, acompañada con la razón (breve) por la cual se origino
5. FOB= Fuel On Board, la cantidad de combustible con la que salió de la estación la aeronave
6. Indicara la cantidad de litros suministrados durante la recarga de combustible, tomados de la nota de remisión entregada por el Proveedor de Combustible
7. CRW= Tripulación de la aeronave, se indicarán los nombres de la tripulación, en el siguiente orden: Capitán al mando, Copiloto y Sobrecargo, separados por una diagonal.
8. LDM= Load Message, indicativo de la descripción de la carga de paga (payload) abordó
9. Se indicará en código IATA el nombre de la primera estación donde se realizará la escala, posteriormente se indicará la cantidad de pasajeros a bordo en el siguiente orden: Adultos, Menores e Infantes, separados por una diagonal, posteriormente, se indicará el número de piezas de equipaje y el peso del mismo, separados por una diagonal, seguido de la cantidad de carga indicando el número de piezas y el peso, separado por una diagonal.

Abril 2025	Reedición 1	Página 2-98
Link Conexión Aérea S.A. de C.V.		

	MANUAL DE DESPACHO	
	Capítulo 2	Información Operacional de las Aeronaves

10. Se indicará el código IATA de la segunda estación de destino del vuelo, posteriormente se indicará la cantidad de pasajeros a bordo en el siguiente orden: Adultos, Menores e Infantes, separados por una diagonal, posteriormente, se indicará el número de piezas de equipaje y el peso del mismo, separados por una diagonal, seguido de la cantidad de carga indicando el número de piezas y el peso, separado por una diagonal.
11. TTL= Total, se realizará la suma del total de pasajeros equipaje y carga de los destinos previamente indicados
12. SI= (Special Information) información especial, se indicara cualquier información especial que sea relevante para las estaciones de destino, tales como, servicios especiales, como lo pueden ser: pasajeros en silla de ruedas, menores sin acompañar, arpel, miembros extras, etc. Así mismo se colocará el total de valijas/ peso de las mismas DHL, el peso se dará en libras y kg
13. Nombre del que emite el mensaje operacional.

2.6.3 Mensaje Operacional de Llegada

El mensaje operacional de llegada que se deberá de enviar en cada operación es el siguiente:

1. **MVT**
2. **LCT301/NOV01 XA-MHF IN MTY**
3. **AA 1500/1510Z**
4. **DLY 10 MINS ESP DE PAX EN ORIGEN**
5. **05 MINS CTA A LA LLEGADA**
6. **FR 3000 LBS**
7. **SI NIL**
8. **BRGDS J.L CARRIZALEZ**

Descripción del Mensaje

- 1 Tipo de Mensaje MVT= Movimiento Operacional
- 2 Código de Aerolínea, numero de vuelo, fecha de la operación, matrícula de la aeronave, tipo de operación IN= llegada, Estación a donde se arriba la aeronave, en código IATA
- 3 AA=Actual Arrival, se indican tiempos de llegada de la aeronave a la estación, en hora Z, en el siguiente orden: hora de aterrizaje y hora de entrada a plataforma
- 4 DLY= Demora, se indicará la razón por la que la aeronave llego posterior a su itinerario
- 5 En caso de que exista más de una razón por la cual la aeronave llego posterior a la hora de su itinerario, este renglón (o los que sean necesarios) para indicar las razones del retraso
- 6 FR= Fuel Remaining, se indicará la cantidad de combustible con la que llego la aeronave a la estación
- 7 SI= (Special Information) se indicara cualquier información especial que sea relevante de indicar.
- 8 Nombre del oficial de Operaciones que emite el mensaje

NOTA:El ROT de la estación deberán apegarse totalmente a los formatos expuestos en el

Abril 2025	Reedición 1	Página 2-99
Link Conexión Aérea S.A. de C.V.		

	MANUAL DE DESPACHO	
	Capítulo 2	Información Operacional de las Aeronaves

presente Manual, además, deberá enviar los Mensajes Operacionales de Llegada y Salida con un tiempo máximo de 10 minutos después del respectivo movimiento, verificando que no exista ningún error en la información vertida en los Mensajes Operacionales.

2.5.4 Comunicación CCO-Tripulaciones en el Seguimiento de Vuelos

Generalidades

El objetivo de dar seguimiento a los vuelos es conocer en todo momento la condición de las operaciones y aeronaves de TAR MÉXICO, alertar a las áreas involucradas en la operación diaria sobre cualquier irregularidad operacional.

El despachador del CCO, se apoya de la información de llegadas y salidas que las estaciones envían a través del correo electrónico posteriormente que la tripulación hace su reporte de salida y/o llegada vía frecuencia en la estación correspondiente.

Esta información deberá ser enviada lo más pronto posible, posterior al reporte por parte de la tripulación, 10 minutos después de que el avión ha llegado a posición o ha despegado, siempre y cuando, las operaciones y el personal de operaciones sea suficiente para enviar estos datos, en caso contrario, el oficial de operaciones informara vía telefónica al CCO el estatus del vuelo en la estación.

El CCO debe estar todo el tiempo informado por el Comandante del vuelo, sobre lo siguiente:

- Reportes de posición especificados.
- Cambios en el ETA de más de 10 minutos.
- Información que pueda afectar la conducción del vuelo o de otros vuelos (pirep's, sigmet's, etc.).
- Desviaciones del plan de vuelo original.
- Irregularidades durante el vuelo.

Salida y llegada de Vuelos

El ROT es el encargado de enviar el mensaje de llegada y de salida vía correo electrónico al CCO, este último debe ingresar la información al sistema Agentis, de acuerdo a la sección de este manual "*registro de operaciones*", posteriormente con el mensaje calculará el estimado de llegada a su destino y se le dará seguimiento hasta su llegada.

Igualmente, al recibir la notificación de la operación de salida del vuelo, se prosigue a ingresarla dicha información del seguimiento al sistema Agentis.

En caso de no conocer vía mensaje o correo electrónico la salida o la llegada, se comunicará con la estación correspondiente, por las diferentes opciones de comunicación para conocer el status del mismo.

Abril 2025	Reedición 1	Página 2-100
Link Conexión Aérea S.A. de C.V.		

	MANUAL DE DESPACHO	
	Capítulo 2	Información Operacional de las Aeronaves

Alerta en caso de Irregularidades Operacionales

El ROT de la estación deberá alertar al personal del CCO cuando tenga conocimiento o tenga noticias referentes a alguna irregularidad operacional como:

- Demoras;
- Cierre de Aeropuerto;
- Desviación de vuelos;
- Cancelaciones en el aeropuerto;
- Condiciones meteorológicas;
- estatus de la flota;
- Condiciones de aeropuertos (NOTAMs);
- Demoras por control de Flujo.

Recepción y captura de mensajes Operacionales

Consiste en la captura manual y/o por confirmación los datos operacionales (tiempos de llegadas y salidas de estaciones).

Nota: En caso de no recibir información sobre la salida y/o llegada de vuelos en estaciones, se deberá solicitar la misma a través de los siguientes medios de comunicación:

- A. Vía telefónica con el personal de TAR MÉXICO en la estación.
- B. Vía TWR.
- C. Vía CTA.

Monitoreo Operacional

El monitoreo operacional es llevado a cabo por el despachador del CCO, apoyándose en la información presentada gráficamente en la página Flightradar24 el cual muestra la posición actual del avión.

Falla de Comunicación

Cuando se lleguen a presentar fallas en la comunicación, los procedimientos a seguir serán los siguientes:

- Falla de comunicación entre la Aeronave y las estaciones de TAR y/o CCO

En caso de existir problemas con la comunicación vía V.H.F entre la aeronave y estaciones de TAR y/o el CCO, se recurrirá a solicitar la asistencia de los servicios de CTA, por medio de la Torre de Control correspondiente y/o el Centro de Control de

Abril 2025	Reedición 1	Página 2-101
Link Conexión Aérea S.A. de C.V.		

	MANUAL DE DESPACHO	
	Capítulo 2	Información Operacional de las Aeronaves

Tránsito Aéreo en el que se encuentre volando la aeronave en el momento que se requiera.

- Falla de comunicación entre los Aeropuertos y el CCO.

Para evitar que se tenga alguna falla de comunicación entre las diferentes y estaciones de TAR y el CCO, existen los siguientes medios de comunicación:

- Telefonía Fija o
- Telefonía Móvil o
- Correo Electrónico

Cualquiera de estos medios puede ser reemplazado entre sí en caso de falla de alguno de ellos.

Abril 2025	Reedición 1	Página 2-102
Link Conexión Aérea S.A. de C.V.		



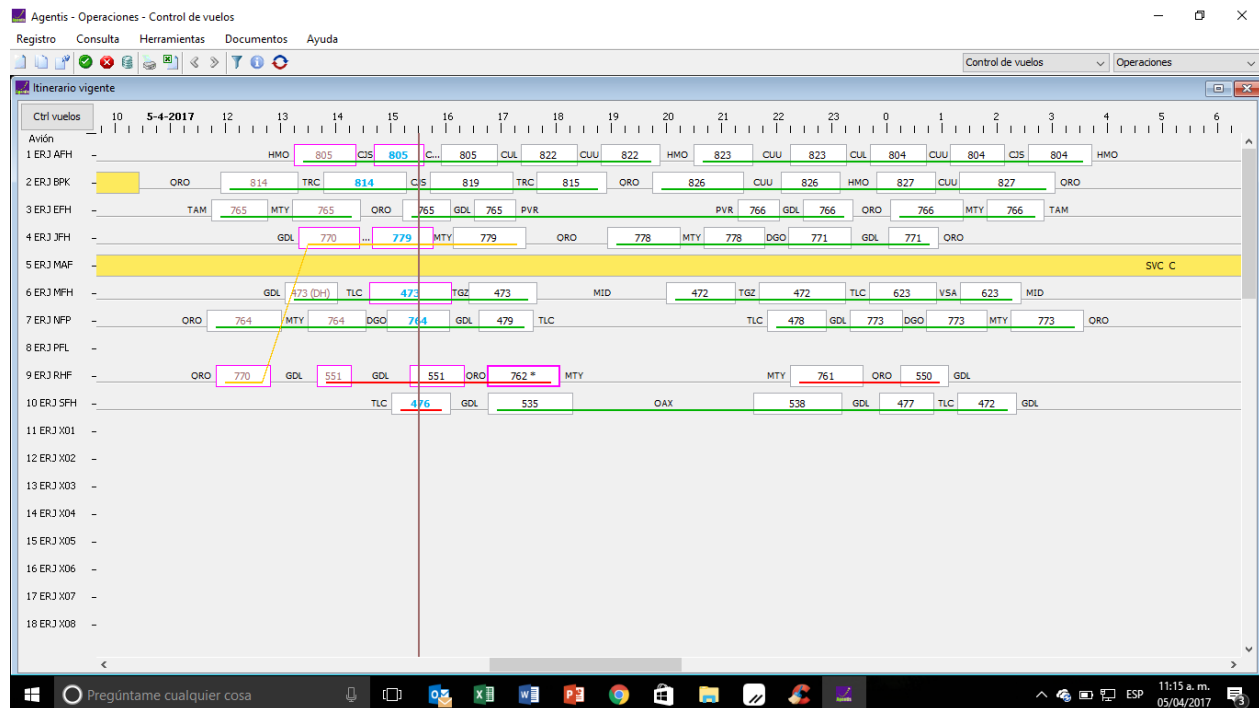
MANUAL DE DESPACHO

Capítulo 2

Información Operacional de las Aeronaves

2.7 REGISTRO DE OPERACIONES

El sistema Agentis es de uso exclusivo para todo el personal de la Dirección de Operaciones y Mantenimiento.

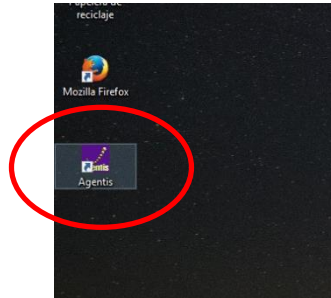


2.7.1 Descripción de registro de operaciones en sistema Agentis

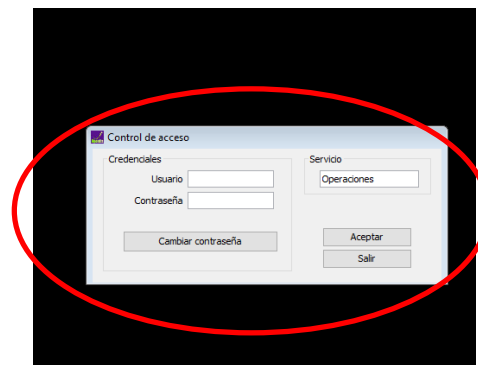
El sistema Agentis es una herramienta que se implementa en el Centro de Control Operacional para el registro de los datos operacionales, y seguimiento de vuelos de forma gráfica, para su uso se establece el siguiente procedimiento.

Ingresar al sistema utilizando el icono instalado en el escritorio de la PC de Seguimiento.

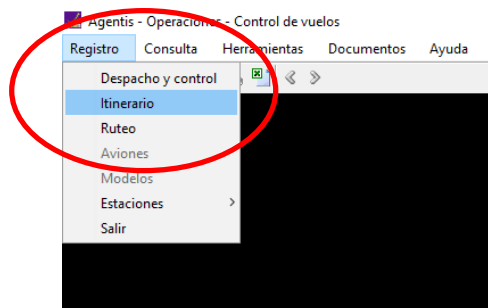
	MANUAL DE DESPACHO	
	Capítulo 2	Información Operacional de las Aeronaves



Se muestra la ventana donde Iniciamos sesión ingresando Usuario y Contraseña, cada Oficial de Operaciones de vuelos tiene su propio usuario y contraseña.



Una vez que ingresamos usuario y contraseña nos muestra la ventana para abrir el panel de itinerario vigente, en el menu superior damos click en Registro y seleccionamos Itinerario.



Seleccionamos el rango de fechas (recomienda abrir 1 día atrás, día actual, día siguiente) y seleccionar la opción de “mostras demoras”

Abril 2025	Reedición 1	Página 2-104
Link Conexión Aérea S.A. de C.V.		



MANUAL DE DESPACHO

Capítulo 2

Información Operacional de las Aeronaves

Posterior a este paso nos muestra el Panel del Itinerario como se muestra en la siguiente imagen. Es importante verificar nos encontramos en el módulo de “Control de vuelos”

Al posicionar el puntero sobre el cuadro de cualquier vuelo nos muestra la información básica del vuelo, (matrícula, fecha, num. Vuelo, hora de salida en zulu, origen, destino, hora de llegada en zulu)



MANUAL DE DESPACHO

Capítulo 2

Información Operacional de las Aeronaves

MO	805	CIS	805	CUU	805	CUL	822	CUU	822	HMO	823	CUU	823	CUL	
IS	...	765	ORO	765	GDL	765	PVR	446	AGU	445	PVR	766	GDL	766	ORO
(DH)	...	764	DGO	764	GDL	479	TLC	...	TLC	478	GDL	77	...	...	
XA-RHF 10-3-2017 764 16:02 DGO-GDL 17:11															

2.7.2 Ingreso de datos operacionales

Para el ingreso de datos operacionales en Agentis se debe realizar de la siguiente forma, dar doble click sobre el vuelo que deseamos ingresar datos, se abre la ventana “Registro de Datos de Operación” en la cual se deben ingresar los siguientes datos:

1. Clientes (adultos, medios, infantiles)
2. Combustible de plan de vuelo
3. Combustible real de salida
4. Consumo de plan de vuelo
5. Litros cargados
6. Número. De nota de combustible
7. Alterno
8. ETE según plan de vuelo
9. Consumido (se actualiza de forma automática)
10. Remanente
11. Hora de salida de plataforma OUT
12. Hora de despegue OFF
13. Hora de aterrizaje ON
14. Hora de entrada a plataforma IN
15. Códigos de demora si aplica
16. En caso de demora señalar para que mueva los siguientes vuelos (25min tránsito y cuantos vuelos demoramos)
17. Despachador que ingresa datos.



MANUAL DE DESPACHO

Capítulo 2

Información Operacional de las Aeronaves

Registro de datos de operación

PanelVuelo Demoras Notas

No. de vuelo: 764 Línea de avión: 9

Origen: DGO Modelo: ERJ

Destino: GDL Horas de vuelo: 01:09

Hora local Hora UTC Hora CCO

Salida: 10-03-2017 10:02 10-03-2017 16:02 10-03-2017 10:02

Llegada: 10-03-2017 11:11 10-03-2017 17:11 10-03-2017 11:11

Matrícula: XA-RHF Asignar por: 0 días

☐ Reducir siguientes demoras con plataformas de 0 minutos, aplicar solo a 0 vuelos

☐ Demorar los siguientes vuelos 0 minutos

Regresar el vuelo al horario programado

Adultos Medios Infantes Pasajeros

Carga Paid load Despachador

Plan de vuelo Combustible: FOB Estimado Extra ☐ Tanker

Alternativo ETE Consumido Remanente

Out - UTC Off - UTC On - UTC In - UTC

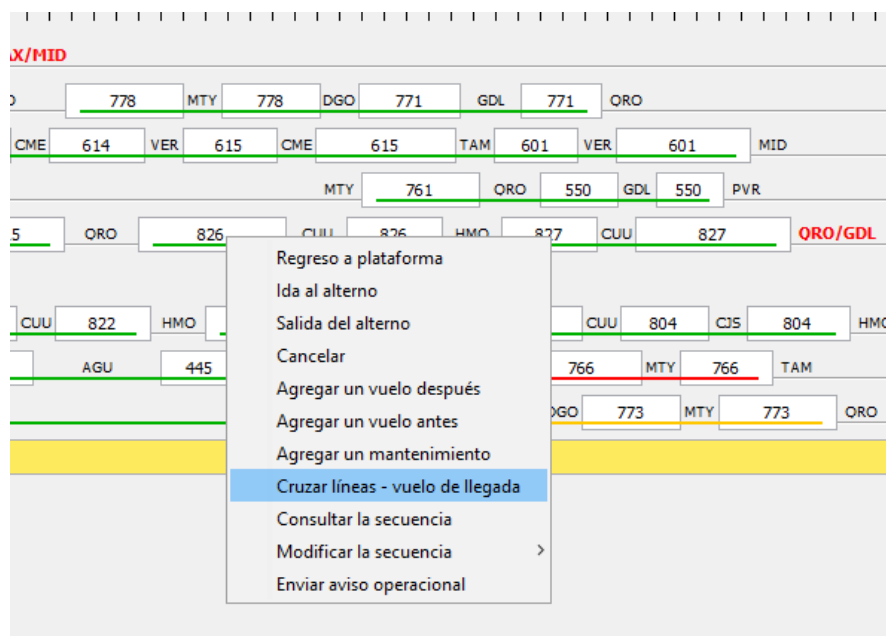
Despegó Aterrizó

Demora a la salida ETD - UTC 10-03-2017 16:02

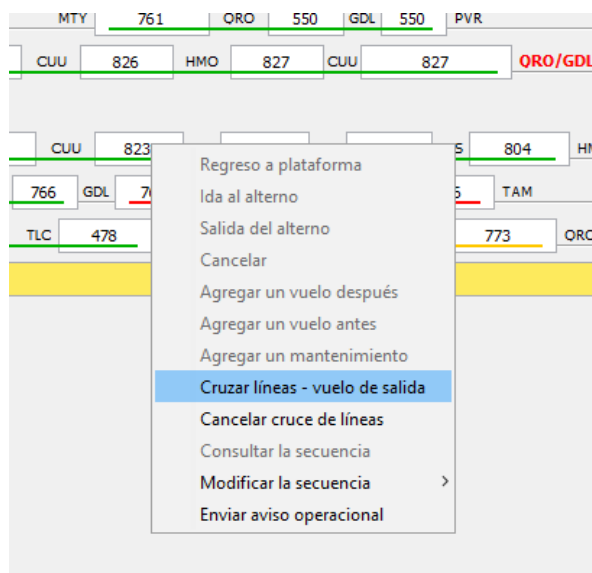
Demora a la llegada ETA - UTC 10-03-2017 17:11

Aceptar Cancelar

Para realizar cambios de equipo, dar clic derecho en el primer vuelo donde se va a realizar el cambio, y seleccionar "Cruzar líneas-vuelo de llegada"



Después dar click derecho en el vuelo de la siguiente línea con la que se va a realizar el cambio de equipo y seleccionar “Cruzar líneas – vuelo de salida”



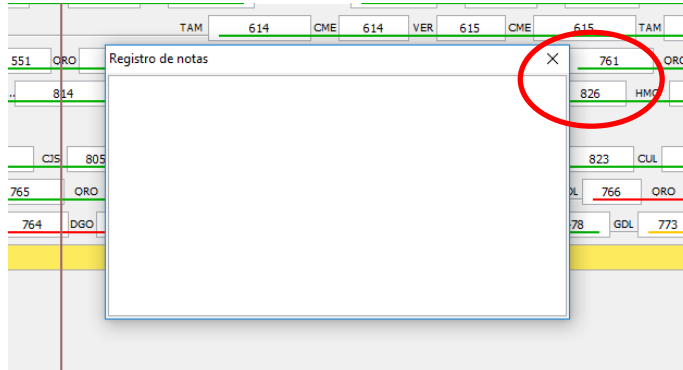
Aparece un cuadro de Notas, donde se pondrá el motivo del cambio y quien lo solicito. Y cerramos el Registro de Notas.



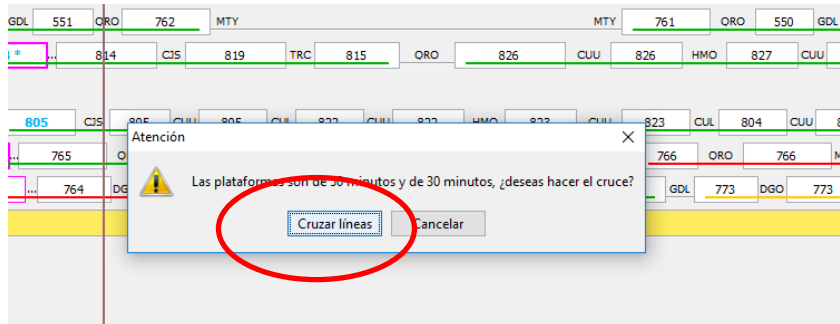
MANUAL DE DESPACHO

Capítulo 2

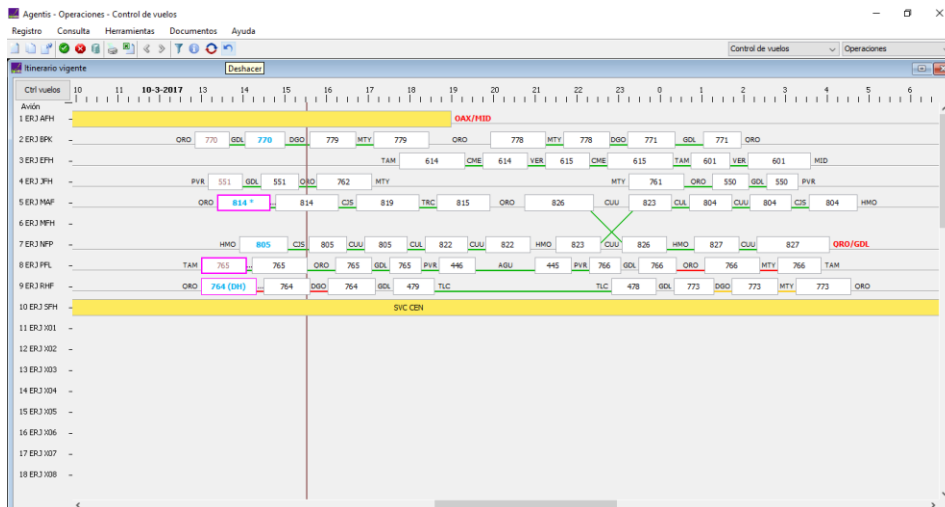
Información Operacional de las Aeronaves



Posterior a esto aparece un mensaje de confirmación de cambios “Cruzar Líneas”



Dar click en “cruzar líneas” y despliega el Panel de Itinerario con los cambios realizados



Al dar click derecho sobre cualquier vuelo tenemos varias opciones para realizar cambios en las secuencias de vuelo:

1. Regreso a plataforma

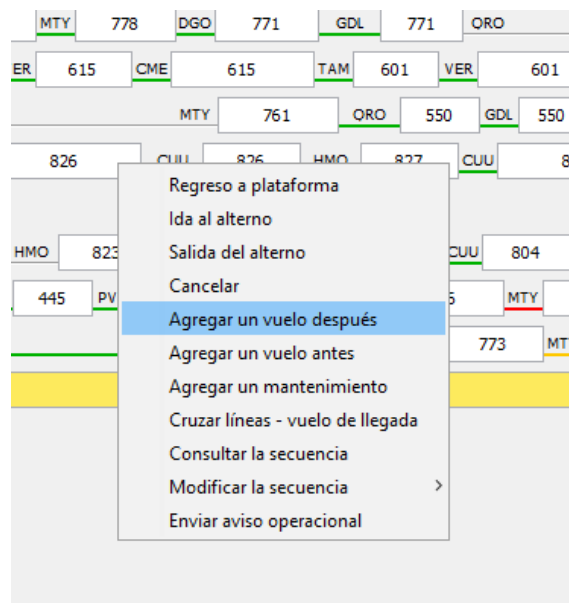


MANUAL DE DESPACHO

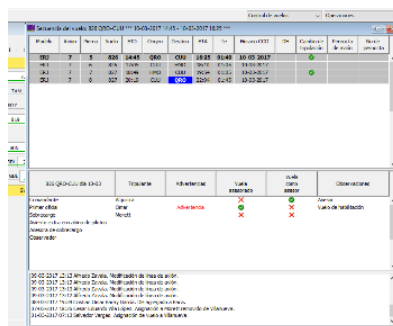
Capítulo 2

Información Operacional de las Aeronaves

2. Desvió al alterno
3. Salida del alterno
4. Cancelar un vuelo
5. Agregar un vuelo después del vuelo seleccionado
6. Agregar un vuelo antes del vuelo seleccionado
7. Agregar un bloque por mantenimiento (AOG o SVC)
8. Cruce de líneas (cambios de equipo)
9. Consultar secuencia (ver tripulación asignada)

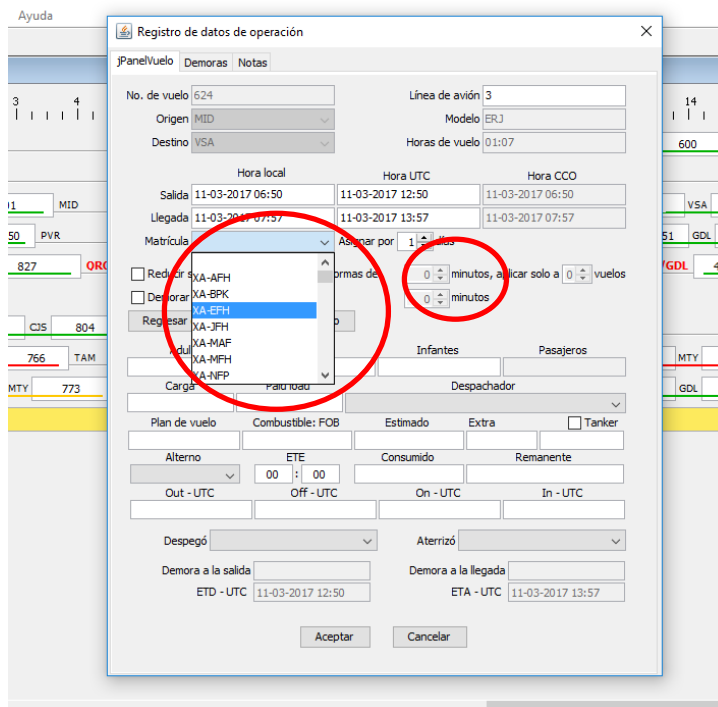


Cuando seleccionamos “Consultar secuencia” abre una ventana donde podemos ver la tripulación asignada al vuelo

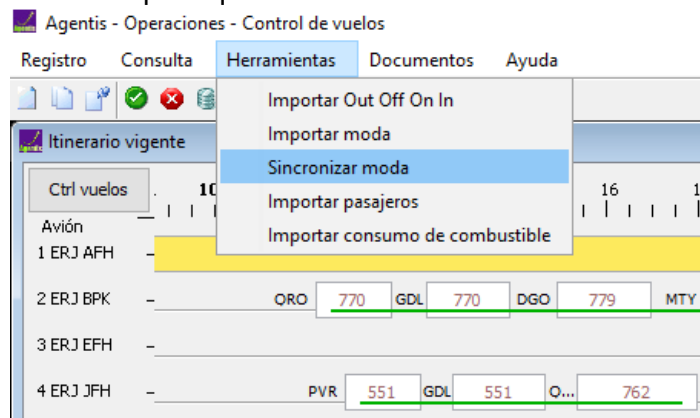


2.7.3 Asignación de matrículas en sistema

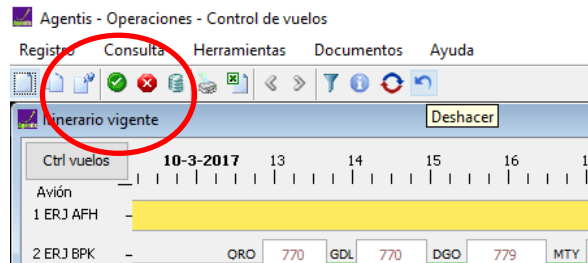
La asignación de matrículas para la programación del siguiente día se realiza de la siguiente forma, dar doble click en el primer vuelo del día de la secuencia de vuelos, seleccionar la matricula asignada y seleccionar “asignar por 1 día” y dar click en Aceptar.



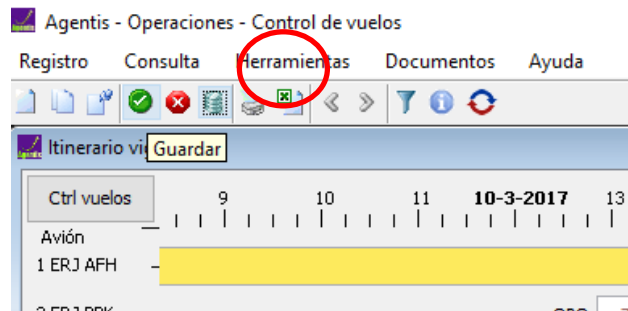
Después de realizar la asignación de todos los vuelos, ingresar en la barra de Herramientas seleccionar “Sincronizar moda” para que el sistema alineé las matrículas del día.



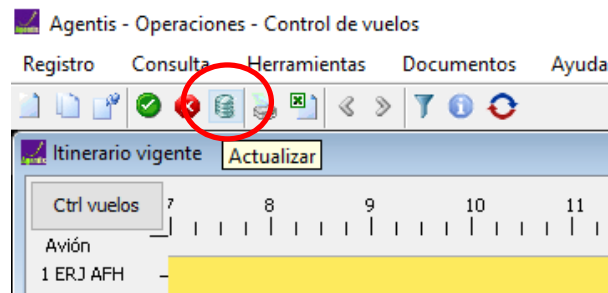
Después de ingresar cualquier dato operacional o realizar algún cambio o asignación de matrícula podemos deshacer el cambio y regresar a como estaba originalmente utilizando la opción “Deshacer” de la barra del Menú de herramientas.



Cada que realicemos un cambio o ingresemos datos operacionales **es muy importante guardar los cambios** utilizando el botón de guardar en el Menú de Herramientas.

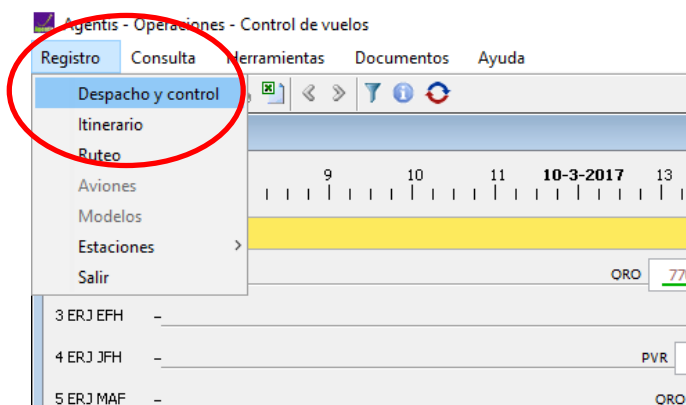


Se debe actualizar regularmente el Panel de itinerario a fin de mantener visibles todos los cambios realizados, utilizando el icono de actualizar en el Menú de herramientas.

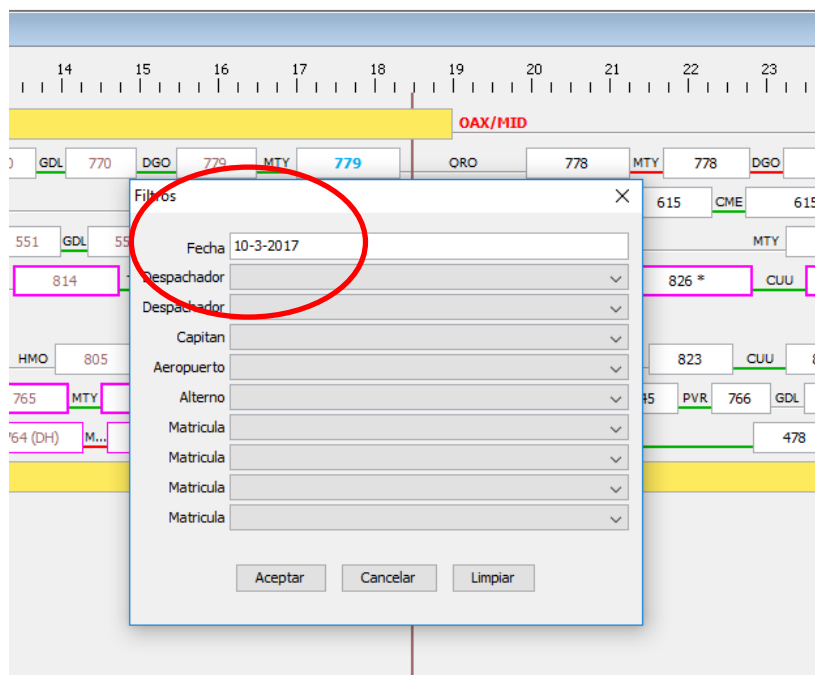


2.7.4 Hoja de registro de operaciones

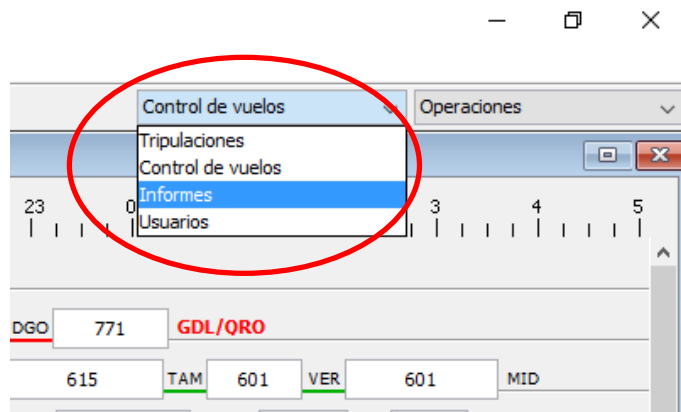
Para ver la hoja de “Control de vuelos” se realiza mediante la barra de herramientas seleccionamos “Reportes” opción “Despacho y control”



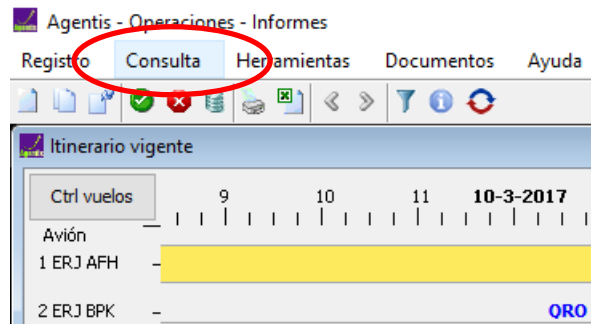
Posterior a esto nos despliega la ventana para seleccionar la fecha del reporte que deseamos ver.



Desplegando la hoja de Control de vuelos para consulta de la siguiente manera **Para exportar a Excel** la hoja de “Control de Vuelos”, en la barra de herramientas del lado derecho seleccionamos el módulo de “Informes”



Siguiente paso en la barra de herramientas seleccionamos “consulta”



Desplegando la siguiente ventana, dar doble click sobre la opción “seguimiento de vuelos”
Se desplegará la ventana para exportar a Excel, escribimos la fecha de operación que queremos exportar y dar click en botón exportar.



MANUAL DE DESPACHO

Capítulo 2

Información Operacional de las Aeronaves

El sistema genera automáticamente en Excel el reporte de operaciones del día seleccionado de la siguiente forma

Agentis - Operaciones - Control de vuelos

Registro Consulta Herramientas Documentos Ayuda

Control de vuelos Operaciones

Despacho y control de vuelos

10-03-2017	Matricula	Vuelo	S	Ruta	STD	STA	Capitan	Copiloto	Mayor	Sobrecargo 1	Sobrecargo 2	Flight Type	Aircraft	Despachador	ADT M	ADT F	CHD
	XA-BPK	770		QRO/GDL	12:55	13:48	ROMAN	HUGO	VILLANUEVA	X000000X	X000000X	ITINERARY	ERJ	María José Balmori	8	0	0
	XA-BPK	770		GDL/DGO	14:13	15:11	ROMAN	HUGO	VILLANUEVA	X000000X	X000000X	ITINERARY	ERJ	María José Balmori	11	0	2
	XA-BPK	779		DGO/MTY	15:36	16:43	ROMAN	HUGO	VILLANUEVA	X000000X	X000000X	ITINERARY	ERJ		0	0	0
	XA-BPK	779		MTY/QRO	17:08	18:28	ROMAN	HUGO	VILLANUEVA	X000000X	X000000X	ITINERARY	ERJ		0	0	0
	XA-BPK	778		QRO/MTY	19:56	21:16	MORALES	ARCOS	RAMIRO	X000000X	X000000X	ITINERARY	ERJ		0	0	0
	XA-BPK	778		MTY/DGO	21:41	22:48	MORALES	ARCOS	RAMIRO	X000000X	X000000X	ITINERARY	ERJ		0	0	0
	XA-BPK	771		DGO/GDL	23:13	00:22	MORALES	ARCOS	RAMIRO	X000000X	X000000X	ITINERARY	ERJ		0	0	0
	XA-BPK	771		GDL/QRO	01:02	01:57	MORALES	ARCOS	RAMIRO	X000000X	X000000X	ITINERARY	ERJ		0	0	0
	XA-PFL	XA-EFH	614	TAM/CME	17:45	19:20	AMEZCUA	ESCOBEDO	QUINTERO	X000000X	X000000X	ITINERARY	ERJ		0	0	0
	XA-PFL	XA-EFH	614	CME/VER	19:45	20:50	AMEZCUA	ESCOBEDO	QUINTERO	X000000X	X000000X	ITINERARY	ERJ		0	0	0
	XA-PFL	XA-EFH	615	VER/CME	21:15	22:19	AMEZCUA	ESCOBEDO	QUINTERO	X000000X	X000000X	ITINERARY	ERJ		0	0	0
	XA-PFL	XA-EFH	615	CME/TAM	22:44	00:19	AMEZCUA	ESCOBEDO	QUINTERO	X000000X	X000000X	ITINERARY	ERJ		0	0	0
	XA-PFL	XA-EFH	601	TAM/VER	00:44	01:41	AMEZCUA	ESCOBEDO	QUINTERO	X000000X	X000000X	ITINERARY	ERJ		0	0	0
	XA-PFL	XA-EFH	601	VER/MID	02:06	03:37	AMEZCUA	ESCOBEDO	QUINTERO	X000000X	X000000X	ITINERARY	ERJ		0	0	0
	XA-JFH	551		PVR/GDL	13:15	14:01	SANCHEZ	GUERRERO	JANETH	X000000X	X000000X	ITINERARY	ERJ	María José Balmori	28	0	0
	XA-JFH	551		GDL/QRO	14:26	15:21	SANCHEZ	GUERRERO	JANETH	X000000X	X000000X	ITINERARY	ERJ		0	0	0
	XA-JFH	762		QRO/MTY	15:46	17:06	SANCHEZ	GUERRERO	JANETH	X000000X	X000000X	ITINERARY	ERJ		0	0	0
	XA-JFH	761		MTY/QRO	23:15	00:35	TINAJERO	SOLIS	FABIOLA	X000000X	X000000X	ITINERARY	ERJ		0	0	0
	XA-JFH	550		QRO/GDL	01:15	02:08	TINAJERO	SOLIS	FABIOLA	X000000X	X000000X	ITINERARY	ERJ		0	0	0
	XA-JFH	550		GDL/PVR	02:33	03:19	TINAJERO	SOLIS	FABIOLA	X000000X	X000000X	ITINERARY	ERJ		0	0	0
	XA-MAF	814	*	QRO/TRC	13:05	14:22	BALDIT	MARRUFO	DANIELA	X000000X	X000000X	ITINERARY	ERJ	María José Balmori	19	0	0
	XA-MAF	814		TRC/CJS	14:47	16:18	BALDIT	MARRUFO	DANIELA	X000000X	X000000X	ITINERARY	ERJ		0	0	0
	XA-MAF	819		CJS/TRC	16:43	18:14	BALDIT	MARRUFO	DANIELA	X000000X	X000000X	ITINERARY	ERJ		0	0	0
	XA-MAF	815		TRC/QRO	18:39	19:56	BALDIT	MARRUFO	DANIELA	X000000X	X000000X	ITINERARY	ERJ		0	0	0
	XA-MAF	826		QRO/CUU	20:45	22:25	ALQUICIRA	OMAR	MORETT	X000000X	X000000X	ITINERARY	ERJ		0	0	0
	XA-MAF	826		CUU/HMO	23:05	00:10	ALQUICIRA	OMAR	MORETT	X000000X	X000000X	ITINERARY	ERJ		0	0	0
	XA-MAF	827		HMO/CUU	00:49	01:54	BACA	ALQUICIRA	MORETT	X000000X	X000000X	ITINERARY	ERJ		0	0	0
	XA-MAF	827		CUU/QRO	02:19	04:04	BACA	ALQUICIRA	MORETT	X000000X	X000000X	ITINERARY	ERJ		0	0	0
	XA-NFP	805		HMO/CJS	14:00	15:10	GUTIERREZ	TATSIO	LIAN	X000000X	X000000X	ITINERARY	ERJ	María José Balmori	28	0	0
	XA-NFP	805		CJS/CUU	15:35	16:30	GUTIERREZ	TATSIO	LIAN	X000000X	X000000X	ITINERARY	ERJ		0	0	0
	XA-NFP	805		CUU/CUL	16:55	17:57	GUTIERREZ	TATSIO	LIAN	X000000X	X000000X	ITINERARY	ERJ		0	0	0
	XA-NFP	822		CUL/CUU	18:22	19:24	GUTIERREZ	TATSIO	LIAN	X000000X	X000000X	ITINERARY	ERJ		0	0	0

	MANUAL DE DESPACHO	
	Capítulo 2	Información Operacional de las Aeronaves

2.8 PROCEDIMIENTOS, PROVISIONES Y ASEGURAMIENTO DE CARGA

Responsabilidades

Para cumplir con las limitaciones de peso y posición del centro de gravedad (CG) de la aeronave, indicadas en el Manual de Vuelo de la Aeronave (AFM), deberá verificarse antes del despegue que los pesos y la posición del centro de gravedad se encuentran dentro de los límites prescritos.

Los pesos y posición del CG se pueden calcular utilizando una “Forma de Peso y Balance”. La carga correcta de la aeronave es responsabilidad tanto del Piloto al Mando como del Oficial de Operaciones de Vuelo del CCO. En la práctica, la carga real de la aeronave y la preparación de la forma de Peso y Balance es realizada por el Oficial de Operaciones de Vuelo y aceptada por el Piloto.

El Piloto al Mando deberá asegurarse que la distribución de carga se realice de una manera adecuada y segura y que se encuentren apropiadamente estibadas y aseguradas. El Piloto al Mando debe asumir las siguientes consideraciones:

El reporte de peso mostrando el peso y la Unidad Índice Básica de la aeronave ha sido compilado correctamente.

La carga ha sido pesada correctamente y estibada de acuerdo con la forma de peso y balance. El Piloto al Mando es personalmente responsable de: Verificar que se tengan las cantidades suficientes de aceite y combustible abordo, además de se hayan cargado y distribuido correctamente.

Aceptar y firmar la forma de Peso y Balance.

Para verificar los procedimientos específicos de carga dirigirse al MANUAL DE OPERACIONES TERRESTRES (MOT)

MOT	Capítulo 5

2.9 DESCRIPCION DE LOS SISTEMAS DE LA AERONAVE, CONTROLES E INSTRUCCIONES OPERACIONALES

Referirse a:

AOM	Volumen 2

Abril 2025	Reedición 1	Página 2-116
Link Conexión Aérea S.A. de C.V.		

	MANUAL DE DESPACHO	
	Capítulo 2	Información Operacional de las Aeronaves

2.10 LISTA DE EQUIPO MINIMO (MEL)

La Lista de Equipo Mínimo (MEL) es un documento establecido por TAR MÉXICO y aprobado por la Autoridad Aeronáutica.

El MEL de cada aeronave está basado en el Máster MEL (MMEL) del Estado de matrícula de la aeronave y del fabricante, y ha sido diseñado en función de los requerimientos operacionales.

El MEL de cada aeronave no es menos restrictivo que el MMEL que se emitió con el Certificado Tipo.

Una aeronave no puede ser despachada con múltiples partes o sistemas de MEL inoperativos sin que el Piloto al Mando tenga la primera determinación entre alguna interface o interrelación entre el sistema inoperativo y los componentes o sistemas que resultan como degradación en el nivel de seguridad y/o incrementa la carga del trabajo de la tripulación.

No se operará una aeronave a menos que esté de acuerdo con lo prescrito en el MEL, salvo que la Autoridad Aeronáutica lo autorice.

La inesperada falla del sistema durante una continuación de vuelo que se adicionen a los sistemas o componentes inoperativos, deben también ser consideradas para determinar el nivel aceptable de seguridad.

La política de TAR MÉXICO es mantener la aeronavegabilidad de las aeronaves con el objetivo de reparar el componente inoperativo o reponer la parte faltante a la primera oportunidad posible.

Descripción del MEL

El sistema de numeración está basado en la especificación ATA 100 y los artículos son numerados secuencialmente.

- “Descripción” (Columna 1) significa el equipo, sistema, componente, o función listada en la columna “Descripción”.
- Unidades instaladas (Columna 2) es el número (cantidad) de los componentes normalmente instalados en la aeronave. Este representa la configuración de la aeronave considerada al desarrollar el MEL. Si el número es variable (por ejemplo, el componente de la cabina de pasajeros no se requiere indicarlo).
- “Requeridas para despacho” (Columna 3) es el número mínimo (cantidad) de componentes requeridos para la operación siempre y cuando se cumplan las condiciones especificadas en la columna 4. Nota: Cuando el MEL maestro (Master MEL) muestra número requerido variable para el despacho, el MEL debe reflejar el número real requerido para el despacho o un medio alternativo de control de la configuración aprobada por la Autoridad Aeronáutica.
- “Observaciones o Excepciones” (Columna 4) en esta columna se incluye un texto ya sea para prohibir o permitir la operación con un número específico de componentes inoperativos, condicionantes para tal operación (condiciones y limitaciones) y las notas

Abril 2025	Reedición 1	Página 2-117
Link Conexión Aérea S.A. de C.V.		

	MANUAL DE DESPACHO	
	Capítulo 2	Información Operacional de las Aeronaves

apropiadas.

- e) Una barra vertical (barra de cambios) en el margen indica un cambio, adición o cancelación en el texto adyacente para la revisión actual de solamente esa página. La barra de cambios es eliminada en la siguiente revisión de esa página.

Como sea requerido por la legislación nacional e internacional, significa que el inciso listado está sujeto a ciertas condiciones (restrictivas o permisibles expresadas en las reglas de operación de las regulaciones de la Agencia Federal de Aviación Civil). EL número de componentes requeridos por la legislación nacional e internacional.

Se pueden permitir por el operador del MEL que los componentes que son instalados adicionalmente a los requerimientos de la legislación nacional e internacional, estén inoperativos si no se requiere de otra manera en el MEL maestro.

Cada reporte en la columna 4 indica que si el componente listado esta inoperativo, debe ser etiquetado para informar y recordar a la tripulación y al personal de mantenimiento de la condición del equipo.

Nota: Para que sea más práctico, la etiqueta debe ser colocada adyacente al control o al indicador del componente afectado; Sin embargo, al menos que se especifique lo contrario, la leyenda de la etiqueta y la localización será determinada por el operador.

Este símbolo en la columna 2 y/o en la columna 3 indica un número variable (cantidad) del componente instalado.

Nota: Cuando la MEL maestro muestre un número instalado variable, el MEL debe reflejar el número real instalado o un medio alternativo de control de la configuración aprobado por la autoridad.

“CANCELACIÓN o SUPRIMIDO (DELETED)” En la columna de descripción después de un artículo indica que el componente fue listado previamente y ahora se requiere que este operativo si está instalado en la aeronave.

“Día de Vuelo” Significa un periodo de 24 horas (de media noche a media noche) ya sea en tiempo coordinado universal (UTC) o en la hora local, como lo establezca el operador, durante el cual al menos un vuelo es iniciado por la aeronave.

El símbolo alfabético en la columna 4 indica una condicionante (Condición o Limitación) que debe ser cumplida para la operación con el componente listado inoperativo

“Inoperativo” significa que un sistema y/o componente falla al grado que no cumple con el propósito indicado y/o no funciona consistentemente normal dentro de su(s) límite(s) de operación o tolerancia(s) en el (los) cual(es) fue (ron) aprobado(s).

“NOTAS” En la columna 4 se proporciona información adicional para ser consideradas por

Abril 2025	Reedición 1	Página 2-118
Link Conexión Aérea S.A. de C.V.		

	MANUAL DE DESPACHO	
	Capítulo 2	Información Operacional de las Aeronaves

la tripulación o por mantenimiento. Las NOTAS se emplean para identificar el material aplicable con el cual se intenta asistir para el cumplimiento, pero no exime al operador de la responsabilidad de cumplir con todos los requerimientos que apliquen las notas no son parte de las condiciones.

Componentes inoperativos de un sistema inoperativo: Los elementos inoperativos los cuales son componentes de un sistema el cual esta inoperativo son considerados normalmente componentes directamente asociados con el sistema y no tienen otra función que la de respaldarlo. Los sistemas de precaución / alarma asociados con el sistema inoperativo deben estar operativos a menos que sea autorizado específicamente por el MEL Maestro.

- (M) Esta letra indica el requerimiento de un procedimiento específico de mantenimiento, el cual debe ser realizado antes de la operación con el componente listado inoperativo. Normalmente estos procedimientos son realizados por el personal de mantenimiento. Sin embargo, otro personal puede ser calificado y autorizado para realizar ciertas funciones. Los procedimientos que requieren habilidad o conocimiento especializado, o que requieren el empleo de herramientas o equipo de prueba deben ser realizadas por el personal de mantenimiento. La realización satisfactoria de los procedimientos de mantenimiento, independientemente de quien los efectúe, es responsabilidad del operador. Se requiere que los procedimientos apropiados sean publicados como parte del manual del operador o del MEL.
- (O) Esta letra indica el requerimiento de un procedimiento de operaciones, el cual debe ser realizado en la planeación y/o la operación con el componente listado inoperativo. Normalmente estos procedimientos son realizados por la tripulación de vuelo. Sin embargo, otro personal puede ser calificado y autorizado para realizar ciertas funciones. La realización satisfactoria de todos los procedimientos independientemente de quien lo efectúe, es responsabilidad del operador. Se requiere que los procedimientos apropiados sean publicados como parte del manual del operador o del MEL.

“Desactivado” y “Asegurado” Significa que el componente especificado debe ser puesto en condiciones aceptables para un vuelo seguro. Será establecido por el operador un método aceptable para desactivar o asegurar.

Intervalos de reparación, todos los usuarios de una MEL aprobada bajo la legislación aeronáutica nacional e internacional, deberán efectuar la reparación de los componentes y sistemas inoperativos diferidos de acuerdo con el MEL, en o antes de los tiempos de reparación establecidos por las siguientes letras de designación.

Categoría "A". Los componentes en esta categoría deben ser reparados dentro del intervalo de tiempo de 24 horas de vuelo máximo. Por ejemplo, en una falla de los indicadores de EPR en la lista MEL no deberá salir de la base si se cumplieron 24 horas de vuelo, desde que se generó el reporte de falla del EPR.

Abril 2025	Reedición 1	Página 2-119
Link Conexión Aérea S.A. de C.V.		

	MANUAL DE DESPACHO	
	Capítulo 2	Información Operacional de las Aeronaves

- Categoría "B". Los componentes en esta categoría deben ser reparados dentro de los tres días calendario consecutivos (72 horas), excluyendo el día que la falla fue registrada en la bitácora de mantenimiento. Por ejemplo, si fue registrada a las 10 a.m. del 26 de enero, el intervalo de tres días empezaría a la media noche del 26 y terminaría a la media noche del 29.
- Categoría "C". Los componentes en esta categoría deberán ser reparados dentro de los 10 días calendario consecutivos (240 Horas) excluyendo el día en que la falla fue registrada en la bitácora de mantenimiento. Por ejemplo, si fue registrada a las 10 a.m. del 26 de enero, el intervalo de diez días empezaría a la media noche del 26 y terminaría a la media noche del 5 de febrero.
- Categoría "D". Los componentes en esta categoría deberán ser reparados dentro de los 120 días calendario consecutivos (2880 Horas) excluyendo el día en que la falla fue registrada en la bitácora de mantenimiento.

Abril 2025	Reedición 1	Página 2-120
Link Conexión Aérea S.A. de C.V.		

	MANUAL DE DESPACHO	
	Capítulo 2	Información Operacional de las Aeronaves

2.10.1 Imagen de M.E.L.

	MINIMUM EQUIPMENT LIST
	EMBRAER 145 Series

AIRCRAFT: EMB-145			REVISION NO: Re-Edición 1 DATE: 23/10/2023			PAGE: 21-1			
SYSTEM & SEQUENCE NUMBERS ITEM			1. CAT		2. NUMBER INSTALLED				
			3. NUMBER REQUIRED FOR DISPATCH						
			4. REMARKS OR EXCEPTIONS						
21 AIR CONDITIONING									
22-04	External Ground Connector Check Valve	B	1	0	(M) (O) May be inoperative open provided flight is conducted in an unpressurized configuration.				
		C	1	0	May be inoperative closed.				
22-06	Baggage Compartment Ventilation System	C	1	0	(M) May be inoperative provided: a) Ventilation system remains closed, and b) Live animals are not carried in the cargo compartment.				
23-03	Gasper Fan	C	1	0	(M) May be inoperative on ground with the avionics busses energized provided: a) If doors are open: Both packs operate normally and remain in continuous operation, and ambient temperature is below ISA + 25 degrees C, b) If doors are closed: At least one pack operates normally and remains in continuous operation, and ambient temperature is below ISA + 32 degrees C, and c) Gasper fan is deactivated. NOTE 1: Avionics buses energized on the ground are limited to 10 minutes if doors are open and both packs are not operating. NOTE 2: Conditions above are applicable to ground operation only. There is no restriction to in-flight operation with gasper fan inoperative. NOTE 3: Doors referred to above include main, service and cargo compartment doors.				

Link Conexión Aérea S.A de C.V.

Abril 2025	Reedición 1	Página 2-121
Link Conexión Aérea S.A. de C.V.		

	MANUAL DE DESPACHO	
	Capítulo 2	Información Operacional de las Aeronaves

2.10.2 Actitud Frente a componentes inoperativos

En Tierra

Cuando se tenga algún componente inoperativo en un avión. El despachador en la estación avisara a CCO de inmediato. El mecánico debe hacer lo mismo con CCM.

En CCO, el Despachador revisara la MEL para evaluar si el avión puede ser despachado con ese componente inoperativo, las limitaciones, si es que las hubiera, o debe de ser reparado en la estación.

CCM (Centro de Control de Mantenimiento) es parte integral del CCO y es la única entidad para determinar qué acción correctiva se realizará o si debe diferirse la falla hasta la base de pernocta. En todo caso el Capitán del vuelo deberá revisar la MEL para evaluar si el avión puede ser despachado con ese componente inoperativo siguiendo los procedimientos y restricciones establecidos.

Antes del despegue o en Vuelo

Si algún componente se encuentre inoperativo antes del despegue, el capitán tendrá la opción de consultar la MEL para ver si es posible realizar el vuelo o regresar a plataforma, una vez en vuelo, la tripulación deberá seguir lo estipulado en el Manual de Operación del equipo (AOM) o bien lo establecido en el QRH (Quick Reference Handbook) del equipo en cuestión.

Abril 2025	Reedición 1	Página 2-122
Link Conexión Aérea S.A. de C.V.		



MANUAL DE DESPACHO

Capítulo 2

Información Operacional de las Aeronaves

2.11 EQUIPO DE SUPERVIVENCIA, EMERGENCIA Y SEGURIDAD INCLUYENDO OXIGENO

Las aeronaves de TAR MÉXICO se encuentran equipadas con el equipo de supervivencia, emergencia y seguridad requerido por la normativa mexicana

ACOMODO Y DISTRIBUCIÓN DE EQUIPO DE EMERGENCIA

Embraer ERJ-145

Aplicable a aeronaves / Applicable to aircraft

50 Asientos / 50 Seats

Simbología / Symbology

1 Mascarilla de oxígeno Oxygen mask	6 Botiquín primeros auxilios First aid kit	11 Herramienta de apertura manual de dispensadores de oxígeno Oxygen box display tool	16 Extensión de cinturón Seat belt extension
2 Mascarilla de humo Smoke mask	7 Localizador de emergencia Emergency locator transmitter	12 Lámpara de emergencia Flash light	17 ELT portátil ELT portable
3 Hacha Hatchet	8 PBE Protective breathing equipment	13 Neceser de protección universal Universal protection kit	NPU
4 chaleco salvavidas Life vest	9 Extintor Extinguisher	14 chaleco salvavidas para adulto/niño/infante Adult/child/infant Life Vests	
5 Cuerda de escape Escape rope	10 Botella de oxígeno + mascarilla Portable oxygen cylinder + mask	15 Kit de demostración Demonstration kit	

NOTA: Para vuelos sobre el agua a una distancia de más de 93Km (50MN) de la costa, se dispondrá de chalecos salvavidas debajo de cada asiento en cabina de pasajeros de acuerdo a la NOM-012-SCT3-2012.
NOTE: For flights on the water at a distance of more than 93Km (50MN) from the coast, life vest will be available under each seat in the passenger cabin according to NOM-012-SCT3-2012.

Distribución / Distribution

- Consultar el capítulo 8 y 9 del Manual de Sobrecargos (MS) para el equipo de supervivencia, emergencia y seguridad
- Consultar el capítulo 4 del Manual de Sobrecargos (MS) para la lista de verificación del equipo de emergencia, seguridad e instrucciones de uso
- Consultar el capítulo 7 del Manual de Sobrecargos (MS) para visualizar los procedimientos de evacuación de emergencia, coordinación de la tripulación, obligaciones y asignaciones en casos de emergencia.

Oxígeno

La cantidad mínima de oxígeno para el despacho es la especificada para los 50 pasajeros y la tripulación en vuelos arriba del nivel 290 de acuerdo a lo especificado en el AOM y MEL

	MANUAL DE DESPACHO	
	Capítulo 2	Información Operacional de las Aeronaves

2.12 DESCARGA DE COMBUSTIBLE

TAR MÉXICO declara que no se efectúan descargas de combustible en vuelo.

El sistema de combustible del Embraer 145 no permite efectuar una descarga de combustible en vuelo.

Abril 2025	Reedición 1	Página 2-124
Link Conexión Aérea S.A. de C.V.		



CAPÍTULO 3

RUTAS Y AEROPUERTOS

	MANUAL DE DESPACHO	
	Capítulo 3	Rutas y Aeropuertos

PÁGINA INTENCIONALMENTE DEJADA EN BLANCO

Abril 2025	Reedición 1	Página 3-2
Link Conexión Aérea S.A. de C.V.		

	MANUAL DE DESPACHO	
	Capítulo 3	Rutas y Aeropuertos

Contenido

3.1 INFORMACION DE RUTAS Y AEROPUERTOS.....	5
3.1.1 Instalaciones de comunicación y ayudas de navegación	5
3.1.2 Procedimientos de salida, aproximación y aproximación fallida, incluyendo procedimientos de atenuación de ruido.....	5
3.1.2.1 Procedimientos de salida.....	5
3.1.2.2 Procedimientos de Aproximación.....	5
3.1.2.3 Aproximación Fallida.....	7
3.1.2.4 Procedimiento de atenuación de ruido.....	7
3.1.3 Procedimientos de fallas de COM	7
3.1.4 Instalaciones de rescate y búsqueda en el área sobre la cual debe volar la aeronave ...	7
3.1.5 Cartas Aeronáuticas	8
3.1.6 Disponibilidad de información aeronáutica y servicios MET	9
3.1.7 Procedimientos en ruta COM/NAV incluyendo espera.....	9
3.1.8 Categorización de Aeropuertos para Calificar la competencia de la tripulación.....	9
3.2 ALTITUDES MINIMAS DE VUELO	10
3.3 MINIMOS OPERACIONALES	13
3.4 LIMITACIONES E INFORMACION NESECARIA PARA LOS PERFILES DE VUELO.....	16
3.4.1Análisis de pista.....	18

Abril 2025	Reedición 1	Página 3-3
Link Conexión Aérea S.A. de C.V.		

	MANUAL DE DESPACHO	
	Capítulo 3	Rutas y Aeropuertos

PÁGINA INTENCIONALMENTE DEJADA EN BLANCO

Abril 2025	Reedición 1	Página 3-4
Link Conexión Aérea S.A. de C.V.		

	MANUAL DE DESPACHO	
	Capítulo 3	Rutas y Aeropuertos

3.1 INFORMACION DE RUTAS Y AEROPUERTOS

El presente capítulo incluye instrucciones, referencias e información de ruta para asegurar que la tripulación de vuelo tenga en cada vuelo información relativa a los servicios instalaciones de comunicación, ayudas para la navegación, aeropuertos, aproximaciones, llegadas y salidas por instrumentos.

TAR MÉXICO cuenta con autorizarían a través de su AOC para operar bajo reglas de vuelo visual VFR e instrumentos IFR.

Nota: Para todas las operaciones de TAR se emplearán los datos y cartas del PIA

3.1.1 Instalaciones de comunicación y ayudas de navegación

PIA	RADIOAYUDAS Y SISTEMAS DE NAVEGACION	ENR 4

Nota: es responsabilidad de TAR mantener actualizada la información del PIA de México, tanto en las aeronaves como en los aeropuertos en los que opere.

3.1.2 Procedimientos de salida, aproximación y aproximación fallida, incluyendo procedimientos de atenuación de ruido

3.1.2.1 Procedimientos de salida.

PIA	ENR 1,AD 1 y AD 2

Nota: es responsabilidad de TAR mantener actualizada la información del PIA de México, tanto en las aeronaves como en los aeropuertos en los que opere.

3.1.2.2 Procedimientos de Aproximación

Modo I: Los procedimientos de aproximación de no precisión empalmados, deben estar denominados por la radio ayuda primaria que los define en su leyenda. Ejemplo: VOR PISTA 24 (GPS).

Modo II: Los procedimientos de aproximación de no precisión, deben estar denominados por la radio ayuda primaria que los define en su leyenda, y las siglas GPS. Ejemplo: VOR o GPS PISTA 24.

Los procedimientos de aproximación GPS, publicados por la Autoridad Aeronáutica, deben estar pre programados en la base de datos del equipo, y no pueden ser alterados por el piloto

Abril 2025	Reedición 1	Página 3-5
Link Conexión Aérea S.A. de C.V.		

	MANUAL DE DESPACHO	
	Capítulo 3	Rutas y Aeropuertos

Referencias a Manuales para procedimientos de Aproximación.

MANUAL	PROCEDIMIENTO	REFERENCIA
SOP	Aproximación preparación de aterrizaje e información.	SOPM 3-35-01 (Pág. 10)
SOP	Aproximación estabilizada.	SOPM 3-35-01 (Pág. 6)
SOP	Aproximación VFR.	OPM 3-35-10 (Pág. 16)
SOP	Aproximación por instrumentos.	SOPM 3-35-10 (Pág. 3)
SOP	Aproximación visual.	SOPM 3-35-10 (Pág. 16)
SOP	Aproximación Circulando	SOPM 3-35-10 (Pág. 12)
MGO	Aproximaciones	CAP 9
PIA	• Cartas de Aproximación • Servicio de Control de Aproximación • Proximidad a la trayectoria final de los procedimientos de aproximación por instrumentos • Aproximación Visual • Aproximación por Contacto • Componentes de los procedimientos de aproximación de precisión (PA) ILS y de no precisión (NPA) • Procedimientos de aproximación de no precisión (NPA) • Procedimientos de aproximación IFR y mínimos meteorológicos • Ayudas visuales y componentes inoperativos para los procedimientos de aproximación IFR • Categorías de Aproximación • Aproximación circulando • Aproximación Radar • Equipo y capacidades de radiocomunicaciones, de ayudas para la navegación, y la aproximación.	ENR 1,1.5,AD1 y AD2

Nota: es responsabilidad de TAR mantener actualizada la información del PIA de México, tanto en las aeronaves como en los aeropuertos en los que opere.

Abril 2025	Reedición 1	Página 3-6
Link Conexión Aérea S.A. de C.V.		

	MANUAL DE DESPACHO	
	Capítulo 3	Rutas y Aeropuertos

3.1.2.3 Aproximación Fallida

SOP	SOPM 3-35-05 (Pág. 11)
PIA	ENR 1,1.5,AD1 y AD2

Nota: es responsabilidad de TAR mantener actualizada la información del PIA de México, tanto en las aeronaves como en los aeropuertos en los que opere.

3.1.2.4 Procedimiento de atenuación de ruido

SOP	SOPM 3-15-05 (Págs. 5 y 6)
PIA	ENR 1,1.5,AD1 y AD2

Nota: es responsabilidad de TAR mantener actualizada la información del PIA de México, tanto en las aeronaves como en los aeropuertos en los que opere.

3.1.3 Procedimientos de fallas de COM

SOP	SOPM 4-10 (Págs. 1 y 2), 4-30 (Pág. 1)

3.1.4 Instalaciones de rescate y búsqueda en el área sobre la cual debe volar la aeronave

PIA	AD 1 y AD 2

Nota: es responsabilidad de TAR mantener actualizada la información del PIA de México, tanto en las aeronaves como en los aeropuertos en los que opere.

Abril 2025	Reedición 1	Página 3-7
Link Conexión Aérea S.A. de C.V.		

	MANUAL DE DESPACHO	
	Capítulo 3	Rutas y Aeropuertos

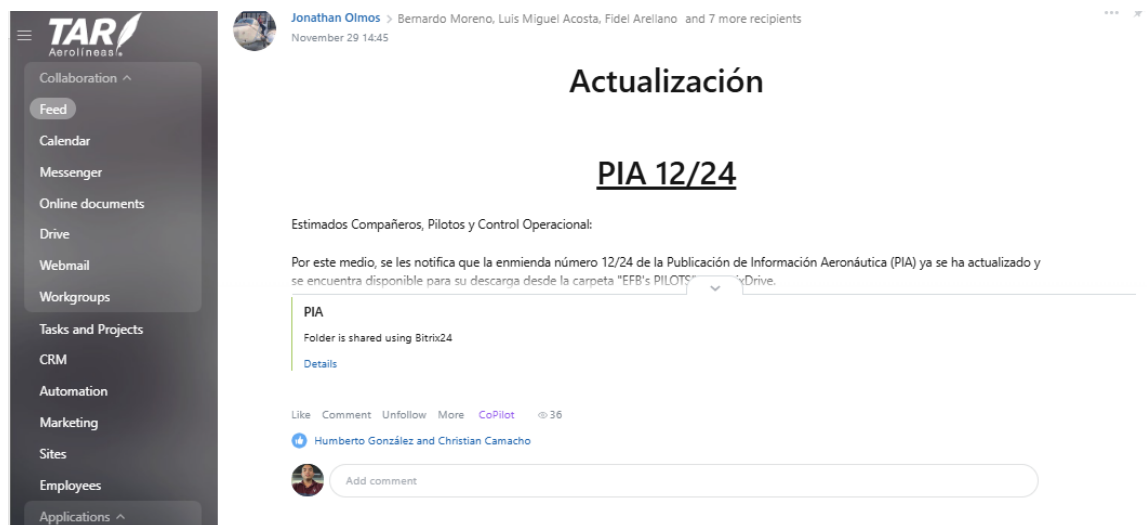
3.1.5 Cartas Aeronáuticas

TAR MÉXICO hace uso de las cartas publicadas por la autoridad aeronáutica AFAC (PIA), por lo que hace el pago de servicios para su uso para cada aeronave que opera en la flota de TAR.

La Jefatura de Ingeniería de Operaciones es la responsable de solicitar la adquisición y renovación del PIA, así como actualizar las enmiendas y revisiones que se publiquen de esta misma.

Mediante el sistema BITRIX se realizará la publicación mensual de las actualizaciones del PIA, emitiendo una publicación y un link de descarga para la nueva revisión, para el uso en la Oficina de Despacho Centralizado CCO y para pilotos en EFB.

Ejemplo:



Nota: TAR cuenta con autorización para utilizar EFB que incluye el uso del PIA de manera electrónica en Tablet.

Abril 2025	Reedición 1	Página 3-8
Link Conexión Aérea S.A. de C.V.		

	MANUAL DE DESPACHO	
	Capítulo 3	Rutas y Aeropuertos

3.1.6 Disponibilidad de información aeronáutica y servicios MET

Es la responsabilidad del Oficial de Operaciones de Despacho y Control de Vuelos asignado al turno recopilar toda la información meteorológica necesaria para desarrollar cada uno de los vuelos de TAR MÉXICO de manera confortable y con alto grado de seguridad.

TAR MÉXICO utiliza los servicios proporcionados por SENEAM y los contratados en el servicio de PPS.

El personal deberá realizar verificaciones regulares y verificaciones en tiempo presente si la operación lo amerita utilizando para esto los medios disponibles de la empresa sistema PPS. El personal deberá obtener la información meteorológica mediante el portal CENTRO DE ANALISIS Y PRONOSTICOS (CAPMA) www.capma.seneam.gob.mx y bajo el siguiente orden:

- Para el inicio de las operaciones el personal encargado en turno deberá obtener primero el reporte METAR (Reporte horario), de todas las estaciones que se encuentren involucradas en el despacho de cada vuelo.
- Foto de satélite
- Sinopsis
- Mapa de superficie
- Cartas de vientos superiores
- Carta pronóstico
- Pronóstico de ruta
- Pronóstico de destino
- SIGMET (Sí aplica).

3.1.7 Procedimientos en ruta COM/NAV incluyendo espera

PIA	ENR 1, 1.5,3 y 4

Nota: es responsabilidad de TAR mantener actualizada la información del PIA de México, tanto en las aeronaves como en los aeropuertos en los que opere.

3.1.8 Categorización de Aeropuertos para Calificar la competencia de la tripulación

MGO	Cap 10, sección 10.11

Abril 2025	Reedición 1	Página 3-9
Link Conexión Aérea S.A. de C.V.		

	MANUAL DE DESPACHO	
	Capítulo 3	Rutas y Aeropuertos

3.2 ALTITUDES MINIMAS DE VUELO

Ningún Vuelo deberá efectuarse a altitudes menores que las establecidas para la aerovía. No se deberán considerar altitudes menores de vuelo a las establecidas, ni podrá ser despachado ningún vuelo que no llene los requisitos con respecto a las mínimas establecidas.

Estas altitudes mínimas de vuelo no restringen el uso de altitudes mayores debido a las formaciones de nubes, turbulencia, hielo, estática, vientos, separación de altura necesaria para el tráfico aéreo, etc. Los factores anteriormente citados deberán ser considerados al escoger altitudes mayores a las mínimas establecidas.

Ningún avión deberá volarse a una altitud de cabina mayor a 10,000 pies. Los Pilotos deberán usar oxígeno continuamente cuando la altitud de cabina sea mayor de 10,000 pies. Las altitudes abajo del mínimo en ruta de Vuelo IFR las determina la Oficina de Despacho y Control de Vuelos de la siguiente manera:

1. Se determina la aerovía a usarse en las cartas de navegación, observando la Grid MORA de cada sector por el que pasa la aerovía. Posteriormente se toma la Grid Mora más limitante (mayor altitud) y esta se establece como la altitud mínima de Vuelo en ruta.
2. En caso de que el avión salga de ruta por cualquier causa (Vuelos IFR), el Piloto debe de tomar su carta de navegación, y observar el Grid Mora del Sector en que este volando, el cual será su altitud mínima de Vuelo en dicho sector. Este será el método por el que se asegurara que la altitud mínima de Vuelo del sector por el que está volando es la que se encuentra en la carta de navegación.
3. Para vuelos VFR, el Piloto determinará la altitud mínima de Vuelo sumándole 1,000 pies a la elevación del terreno por el que esté volando.

El Despachador de Vuelos en el proceso de Planeación de Vuelo incluirá una revisión de la ruta del vuelo, en conjunto con la información aeronáutica publicada, para asegurar el cumplimiento con las Altitudes Mínimas de Vuelo, tal revisión debe incluir:

- Minimum Safety Altitude (MSA);
- Minimum Descent Altitude/Height (MDA/H);
- Minimum En-route Altitude (MEA);
- Minimum Obstruction Clearance Altitude (MOCA);
- Minimum Off-Route Altitude (MORA);
- Minimum Vectoring Altitude (MVA);
- Cualquier otra altitud mínima prescrita por la autoridad aeronáutica

Las altitudes mínimas de vuelo no restringen el uso de altitudes mayores debido a las formaciones de nubes, turbulencia, hielo, estática, viento, separación de altitud necesaria para el tráfico aéreo, etc. Los factores anteriormente citados deberán ser considerados al escoger

Abril 2025	Reedición 1	Página 3-10
Link Conexión Aérea S.A. de C.V.		

	MANUAL DE DESPACHO	
	Capítulo 3	Rutas y Aeropuertos

altitudes mayores a las mínimas establecidas.

Altitudes Mínimas de Vuelo

Todos los vuelos deben ser operados a/o arriba de las altitudes mínimas de ruta, excepto durante despegue, ascenso inicial, aproximación y aterrizaje. Espacio Aéreo Controlado. MEA Fuera del Espacio Aéreo Controlado. MEA (es responsabilidad del Capitán al mando del vuelo continuar el descenso debajo de ésta.) MORA GRID MORA MOCA

Nota: En condiciones VMC se puede continuar el descenso por contacto. Al seleccionar los niveles de crucero, se deben tomar en consideración todos los factores pertinentes tales como: procedimientos y requisitos ATS, precisión de las ayudas de navegación, restricciones al espacio aéreo y condiciones meteorológicas.

Referirse a las cartas de navegación del Manual de Navegación LIDO y del Manual PIA de México para conocer cuál es la altitud mínima de vuelo en para determinada aerovía.

Altitudes Mínimas de Sector Las altitudes mínimas de sector contenidas en las cartas de aproximación, son establecidas con el siguiente criterio:

Las altitudes mínimas de Sector proporcionarán por lo menos 1,000 pies de margen sobre obstáculos dentro de una distancia específica desde la radioayuda sobre la cual se establece un procedimiento y serán redondeadas al ciento de pies próximo superior.

Las altitudes mínimas de Sector se establecerán para todos los procedimientos dentro de un radio de 25 millas náuticas a partir de la radio ayuda del procedimiento. Cuando la distancia desde la radio ayuda del procedimiento exceda de 25 millas náuticas, el radio se expandirá hasta una distancia máxima de 30 millas náuticas para incluir las superficies de aterrizaje del Aeropuerto.

Los Sectores no deberán ser menores de 90° en amplitud. La altitud del Sector podrá ser incrementada y combinada con los Sectores adyacentes más altos cuando la diferencia en altura no exceda de 300 pies. Además, proporcionará un margen de 1,000 pies adyacentes sobre obstáculos en el Sector adyacente o en el área circundante dentro de 4 millas náuticas de la línea periférica de la división de cada Sector.

Procedimientos

Los controladores de Tránsito Aéreo en las áreas terminales sin radar, no deberán asignar altitudes mínimas de Sector a aeronaves volando con plan de vuelo por instrumentos dentro y fuera de las aerovías o rutas.

El piloto que se encuentre en emergencia podrá hacer uso de las altitudes mínimas de sector, si previa autorización del CTA, avisando tan pronto sea posible al Control de Tránsito Aéreo. El controlador dará acuse de recibo y aplicará los procedimientos de emergencia (prioridad, etc.). En caso de que un piloto solicite hacer uso de dichas altitudes sin estar en emergencia, el controlador no autorizará, informando al piloto que tales altitudes no son asignables por el CTA. Se proporcionarán instrucciones para que el piloto cruce la facilidad a una altitud que prevea separación con otros tráficos llegando y/o saliendo. La autorización para efectuar el

Abril 2025	Reedición 1	Página 3-11
Link Conexión Aérea S.A. de C.V.		

	MANUAL DE DESPACHO	
	Capítulo 3	Rutas y Aeropuertos

procedimiento de aproximación por instrumentos o aproximación visual y aterrizaje, se dará en el momento oportuno

Altura mínima de seguridad.

De acuerdo a la Publicación de Información Aeronáutica (PIA) publicada por la autoridad aeronáutica mexicana, se seguirán las siguientes condicionantes para mantener las alturas mínimas de seguridad para todas las fases de vuelo:

- Excepto cuando sea necesario para aterrizar o despegar, o cuando se tenga permiso de la autoridad aeronáutica, las aeronaves no volarán sobre aglomeraciones de edificios en ciudades, pueblos o lugares habitados, o sobre una reunión de personas al aire libre, a menos que lo hagan a una altura suficiente que le permita, en caso de emergencia, efectuar un aterrizaje sin peligro para las personas o la propiedad de terceros en la superficie.
- La altura mínima de seguridad a la cual no han de temerse una perturbación de ruido ni riesgos innecesarios para las personas y los bienes en caso de emergencia será de **300 m (1000 pies)** por encima del obstáculo más elevado dentro de un radio de **600 m (2000 pies)** sobre ciudades, áreas densamente pobladas y reuniones de personas; en otras partes será de por lo menos **150 m (500 pies)** sobre el terreno o agua.
- No se volará por debajo de puentes o construcciones semejantes ni por debajo de líneas de alta tensión y antenas, a menos que se cuente con la previa autorización de la autoridad aeronáutica.
- Las aeronaves en vuelo de crucero se ajustarán a las altitudes y/o niveles señalados en las Reglas de Vuelo Visual (VFR) y Reglas de Vuelo por Instrumentos (IFR) para cada aeródromo en se realicen operaciones.

Altura mínima de seguridad para cada aeródromo de operación

Adicionalmente para cada aeródromo de operación se deberá de seguir el procedimiento de MSA de Sector, para cada fase de vuelo teniendo en cuenta siempre mantener una altura adicional de **25 pies por encima del obstáculo más alto presente en el área, así como llevar a cabo el procedimiento establecido en la Publicación de Información Aeronáutica (PIA).**

Abril 2025	Reedición 1	Página 3-12
Link Conexión Aérea S.A. de C.V.		

	MANUAL DE DESPACHO	
	Capítulo 3	Rutas y Aeropuertos

3.3 MINIMOS OPERACIONALES

El término de mínimo se refiere a las condiciones meteorológicas del aeródromo y define la visibilidad mínima (vertical y horizontal) prescritos para despegues y aterrizajes de una aeronave civil.

Diferentes conceptos de mínimos:

- La capacidad de la aeronave: está dada en el Manual de Vuelo de la Aeronave (Aircraft Flight Manual), y define los mínimos a los cuales se ha certificado la aeronave.
- El Mínimo de Operación del Aeródromo: marcado en la carta del aeródromo, está establecido por la AFAC (o las autoridades de aviación civil nacionales del aeródromo).
- Mínimos de Compañía: aprobados por la autoridad nacional (AFAC). Estos son los mínimos a que está autorizada la compañía.
- Mínimos de tripulación: son los mínimos a los cuales la tripulación está autorizada a operar. Están basados en la calificación de los tripulantes

Como regla general los mínimos de operación del aeropuerto están indicados en el manual PIA. Sin embargo, a discreción del Piloto al Mando, si otros factores indican que la operación no puede ser realizada con el nivel de seguridad requerido; los mínimos pueden ser mayores que los permitidos. Un NOTAM puede afectar los mínimos.

Mínimos Operacionales de cada aeropuerto	PIA PARTE 1 y 2 AD 2 para los aeropuertos de operación de TAR MÉXICO

Nota: es responsabilidad de TAR mantener actualizada la información del PIA de México, tanto en las aeronaves como en los aeropuertos en los que opere.

Mínimos de Despegue

Un despegue no deberá iniciarse a menos que:

- La visibilidad o RVR sea igual o mayor que los límites de visibilidad o de RVR listados en la tabla siguiente.
- Las condiciones meteorológicas en el aeropuerto de salida sean iguales o mejores que los mínimos necesarios para aterrizar en ese aeropuerto o en el aeropuerto alterno de despegue definido en el plan de vuelo.
- Cuando no exista una visibilidad o RVR reportada o disponible en el aeropuerto, el piloto al mando puede determinar que existe una referencia visual suficiente para permitir un despegue seguro.

Para cualquier aeronave que opere, el rendimiento de los equipos es tal que, en el caso de

Abril 2025	Reedición 1	Página 3-13
Link Conexión Aérea S.A. de C.V.		

pérdida de empuje durante cualquier punto durante el despegue, la aeronave puede ya sea detenerse o continuar con el despegue hasta 1,500 pies sobre el aeropuerto librando todos los obstáculos con los márgenes requeridos. Por ello los mínimos de despegue no deberán ser menores a los dados en la tabla siguiente:

RVR/Visibilidad para despegue	
Ayudas	RVR/Visibilidad (2)
Ninguna (solo durante el día)	500 m
Luces de borde y/o marcas de eje de pista (1)	250 m
Luces de borde y centro de pista	200 m
Luces de borde y centro más información múltiple de RVR	150 m (3)

Tabla 1 RVR/Visibilidad para despegue

Notas:

(1) Para operaciones nocturnas se requiere al menos luces de borde y luces de extremo de pista

(2) La visibilidad/RVR reportada representativa de la parte inicial de la carrera de despegue puede ser determinado por el Piloto

(3) El valor de RVR requerido deberá ser alcanzado para todos los puntos relevantes de reporte de RVR, excepto como se indica en el punto (2)

Mínimos de Aproximación

Para efectos de la aproximación las aeronaves se clasifican en categorías: A, B, C, D y E.

Estas categorías están en función de la velocidad indicada en el umbral de la pista (VAT) en la configuración de aterrizaje al peso máximo de aterrizaje certificado.

VAT = 1.3 Vs

Categoría de la aeronave (Multi-motor)		
Categoría	Velocidad (nudos)	Tipo de aeronave
A	Menos de 91	
B	91 a 120	
C	121 a 140	
D	141 a 165	
E	166 a 210	

Tabla 2 Categoría de la aeronave (Multi-motor)

	MANUAL DE DESPACHO	
	Capítulo 3	Rutas y Aeropuertos

Despegue De Un Aeropuerto Bajo Mínimos Para El Aterrizaje

- Cuando las condiciones meteorológicas en el aeropuerto de salida se encuentren
- bajo mínimos para el aterrizaje, se permite el despegue si un aeropuerto alterno
- de despegue conveniente está disponible.
- El tiempo de vuelo del aeropuerto de salida al alterno de despegue, a velocidad
- normal de crucero con un motor inoperativo, no debe exceder de: aviones con dos motores.1 hora

NOTA: EL ALTERNO DE DESPEGUE DEBE ESTAR ESPECIFICADO EN EL PLAN DE VUELO Y/O EN EL RELEASE.

Categoría SEI para Embraer 145

De acuerdo a la norma NOM-004-SCT3-1994 que regula el servicio de rescate y extinción de incendios en los aeropuertos, de acuerdo a la longitud total de la aeronave Embraer (20.04m) se determina que la categoría mínima de SEI que requiere para operar en cualquier aeropuerto es **“Categoría IV”**

Abril 2025	Reedición 1	Página 3-15
Link Conexión Aérea S.A. de C.V.		

	MANUAL DE DESPACHO	
	Capítulo 3	Rutas y Aeropuertos

3.4 LIMITACIONES E INFORMACION NESECARIA PARA LOS PERFILES DE VUELO

Limitaciones de peso al despegue, en ruta y al aterrizaje

Para el cálculo de pesos al despegue en ruta o al aterrizaje, aparte de los límites estructurales que nos proporciona el fabricante (mencionados en la sección de límites y dimensiones de este manual), también se tiene que calcular los siguientes pesos limitantes.

Al despegue debemos de considerar

- Peso limitado por pista
- Peso limitado por ascenso
- Peso limitado por obstáculo
- Peso limitado por velocidad de llantas
- Peso limitado por energía de frenos
- Peso limitado por consumo

a. Para calcular el peso limitado por pista debemos tener las siguientes consideraciones:

- Longitud disponible de pista
- Pendiente de la pista
- Viento reportado en la superficie
- Temperatura ambiente
- Altitud presión del aeropuerto
- Grados de aletas

b. Para calcular el peso limitado por ascenso debemos tener las siguientes consideraciones:

- Temperatura ambiente
- Altitud presión del aeropuerto
- Grados de aletas

c. Para calcular el peso limitado por obstáculo (por procedimiento) debemos tener las siguientes consideraciones:

Esto quiere decir que es un concepto que afecta al segundo segmento, el objetivo primordial es determinar el gradiente de ascenso necesario para librar el obstáculo (peso limitado por ascenso, la distancia a la que se encuentra el obstáculo y la altura del mismo).

d. Para calcular el peso limitado por velocidad de llantas debemos tener las siguientes consideraciones:

- Temperatura ambiente
- Altitud presión del aeropuerto
- Grados de aletas

Abril 2025	Reedición 1	Página 3-16
Link Conexión Aérea S.A. de C.V.		

	MANUAL DE DESPACHO	
	Capítulo 3	Rutas y Aeropuertos

- Velocidad máxima de llantas
- e. Para calcular el peso limitado por energía de frenos debemos tener las siguientes consideraciones:
- Temperatura ambiente.
 - Altitud presión del aeropuerto.
 - Peso de despegue.
 - Tipo de frenos. (Carbono o de acero).
- f. Para calcular el peso limitado por consumo.
- • Para la determinación de este peso se debe tomar en cuenta primordialmente el peso limitado por aterrizaje que a su vez puede estar limitado por longitud de pista, pista resbalosa o antiskid inoperativo, la limitante menor de los tres anteriores Se tendrá que comparar con el peso de ida al aire en el destino (Approach climb) una vez seleccionado el peso más limitativo se suma al consumo de origen al destino (trip) quedando como sigue:
- $\text{Peso limitado por consumo} = \text{Trip} + \text{Peso de aterrizaje}$

En Ruta

Aparte de tener límites estructurales también se deben considerar otros factores tales como algún equipo inoperativo en ruta, ventanilla dañada, tren abajo y consideraciones de reducción de velocidad, cambio de nivel, consumo de combustible etc.

Aterrizaje

Para calcular los límites de peso al aterrizaje, aparte de los límites estructurales se debe considerar:

- Longitud de pista disponible.
- Temperatura.
- Altitud presión.
- Peso de ida al aire.
- Condiciones meteorológicas predominantes.

Los procedimientos para obtener estas limitaciones son por medio de las tablas gráficas de rendimientos que se encuentran en el Airplane Flight Manual.

Uso de áreas de despegue y aterrizaje

La información relevante para determinar el uso de áreas de despegue y aterrizaje de las rutas a donde se pretende volar, será analizada por el despachador en coordinación con la tripulación de vuelo, con el propósito de verificar que la pista para el despegue y aterrizaje del aeropuerto de

Abril 2025	Reedición 1	Página 3-17
Link Conexión Aérea S.A. de C.V.		

	MANUAL DE DESPACHO	
	Capítulo 3	Rutas y Aeropuertos

destino y alternos, cumpla con los requisitos operacionales de las aeronaves de TAR MÉXICO, facilidades aeroportuarias para la atención del vuelo, etc.

La información adicional de las pistas, se encuentra en el manual PIA para cada aeropuerto de la red aeroportuaria nacional, para vuelos internacionales consultar el Manual de Navegación con el cual TAR MÉXICO tenga contrato.

El peso del avión en el despegue está limitado por las restricciones del peso máximo de despegue y por los siguientes criterios:

- Rendimiento de ascenso (segundo segmentos y final, aproximación y aterrizaje),
- Longitud de pista (despegue),
- Libramiento de obstáculos,
- Energía de frenos,
- Velocidad de llantas,
- En ruta y por requerimientos operativos de aterrizaje:

El peso de aterrizaje de la aeronave está limitado por las restricciones bajo los siguientes criterios:

- Peso máximo de aterrizaje,
- Rendimientos de ascenso (aproximación y aterrizaje),
- Longitud de pista (aterrizaje)

3.4.1 Análisis de pista

El análisis de pista es derivado en primer término de las rutas definidas, de acuerdo con los estudios de rendimientos.

A todas las rutas de origen y destino definidas, deberá realizar los estudios técnicos necesarios para definir la ruta posible de la aeronave incluyendo el origen, la aerovía y el destino; así mismo, la Dirección de Operaciones por medio de la Jefatura de Despacho y control de vuelos se encargará de determinar dentro de la ruta del vuelo, los aeropuertos de origen como de destino y alternos

Posteriormente, la misma oficina de Despacho y Control de Vuelos, se encargará del desarrollo del análisis de pista, al coordinar con la empresa prestadora de servicios con el que se tenga contrato para la solicitud de los estudios correspondientes, proveyéndoles de la información necesaria para dicho efecto, misma que incluye:

- Lista de aeropuertos
- Configuración del equipo de vuelo
- Aletas
- Empuje de motor
- Bleeds on/off
- Altitud de retracción de aletas después de falla (2° Segmento) – 400 pies como mínimo de acuerdo a F.A.A.
- Ascenso mejorado

Abril 2025	Reedición 1	Página 3-18
Link Conexión Aérea S.A. de C.V.		



MANUAL DE DESPACHO

Capítulo 3

Rutas y Aeropuertos

Todos los análisis de pistas para los aviones de TAR MÉXICO se compilarán en un volumen especial denominado “Manual de Análisis de Pistas” en donde se incluyen análisis para las pistas y aeropuerto donde operamos, además de los aeropuertos alternos.

Si por la premura del tiempo de se pueden solicitar al prestador de servicios los análisis de pista para algún aeropuerto a operar, se tendrán que realizar los cálculos de análisis de pista de forma manual, con las gráficas de rendimientos que se encuentran en el manual de operación de cada equipo. (AFM).

Formato de Análisis de Pista

QUERETARO		-QRO		09		SPECIAL	
Engine Failure Procedure							
CLIMB AT		VIA	REACHING	OR	TURN	FLAP RETRACT	HOLD
			D7.0 QET	7100'	*RT QET	7296"	STD
IF QET OTS RT H270							
A/C		AUTO		ALT TO-1 - DRY RWY		ALT TO-1 - WET RWY	
OAT °C	N1%	Flaps 9		Flaps 9		Dry Rwy Climb Limit	
		-10T	+0	+10H	-10T	+0	+10H
36	88.9	4022^22	4104^24	4131^24	4022D21	4104D24	4131D24
34	89.2	4100^23	4183^25	4210^25	4100D21	4183D25	4210D25
32	89.4	4177^24	4261^26	4289^27	4177D22	4261D26	4289D27
30	89.7	4257^26	4342^27	4370^28	4257D22	4342D27	4370D28
28	89.8	4338^27	4424^28	4452^29	4338^22	4424D28	4452D29
26	90.0	4420^28	4505^30	4533^30	4418^23	4505D30	4533D30
24	90.1	4500^29	4587^31	4615^31	4498^23	4587D31	4615D31
22	90.2	4556^30	4644^32	4673^32	4554^24	4644D32	4673D32
20	90.4	4652^30	4650^32	4679^32	4560^24	4650D32	4679D32
18	90.1	4564^30	4653^32	4682^32	4563^25	4653D32	4682D32
16	89.8	4565^30	4654^32	4684^32	4565^25	4654D32	4684D32
10	88.8	4565^30	4656^32	4686^32	4565D26	4656D32	4686D32
0	87.2	4560^30	4654^32	4685^32	4560D29	4654D32	4685D32
-10	85.6	4546^30	4642^31	4674^32	4546D30	4642D32	4674D32
-20	84.0	4539^30	4639^31	4672^32	4539D30	4639D31	4672D32
-30	82.3	4522^29	4625^31	4659^32	4522D29	4625D31	4659D32
High QNH		+100 per .10"			Engine A/I ON		-4330
Low QNH		-170 per .10"			Wing A/I ON		-4330
A/C		AUTO		TO - DRY RWY		TO - WET RWY	
OAT °C	N1%	Flaps 9		Flaps 9		Dry Rwy Climb Limit	
		-10T	+0	+10H	-10T	+0	+10H
36	93.9	4033^22	4114^24	4141^24	4033D22	4114D24	4141D24
34	93.9	4111^23	4193^25	4220^26	4111D23	4193D25	4220D26
32	93.9	4190^25	4272^26	4300^27	4190D24	4272D26	4300D27
30	93.9	4270^26	4353^27	4381^28	4270D24	4353D28	4381D28
28	93.8	4351^27	4431^29	4459^29	4351D24	4431D29	4459D29
26	93.7	4432^28	4517^30	4546^30	4432D25	4517D30	4546D30
24	93.7	4514^29	4600^31	4629^31	4514D25	4600D31	4629D31
22	93.6	4573^30	4659^32	4688^32	4572^26	4659D32	4688D32
20	93.5	4581^30	4667^32	4696^32	4581D27	4667D32	4696D32
18	93.3	4584^30	4671^32	4700^32	4584D27	4671D32	4700D32
16	93.1	4585^30	4673^32	4702^32	4585D28	4673D32	4702D32
10	92.2	4584^30	4673^32	4703^32	4584D29	4673D32	4703D32
0	90.5	4579^30	4671^32	4701^32	4579D30	4671D32	4701D32
-10	88.8	4564^30	4659^32	4691^32	4564D30	4659D32	4691D32
-20	87.1	4557^30	4655^32	4688^32	4557D30	4655D32	4688D32
-30	85.4	4540^30	4641^31	4675^32	4540D30	4641D32	4675D32
High QNH		+100 per .10"			Engine A/I ON		-4370
Low QNH		-170 per .10"			Wing A/I ON		-4370
A/C		AUTO		TO - DRY RWY - OPT V2			
OAT °C	N1%	Flaps 9		Flaps 9			
		-10T	+0	+10H	+20H		
36	93.9	4153^30-30-39	4231^31-31-40	4244C32-32-40	4244C32-32-40	4244C32-32-40	4244C32-32-40
34	93.9	4234^31-31-40	4312^33-33-41	4325C33-33-41	4325C33-33-41	4325C33-33-41	4325C33-33-41
32	93.9	4314^32-32-41	4393^34-34-42	4404C34-34-43	4404C34-34-43	4404C34-34-43	4404C34-34-43
30	93.9	4396^34-34-42	4476^35-35-44	4483C35-35-44	4483C35-35-44	4483C35-35-44	4483C35-35-44
28	93.8	4479^35-35-44	4559^36-36-45	4568C37-37-45	4568C37-37-45	4568C37-37-45	4568C37-37-45
26	93.7	4563^36-36-45	4644^38-38-46	4652C38-38-46	4652C38-38-46	4652C38-38-46	4652C38-38-46
24	93.7	4648^37-37-46	4730^39-39-48	4738C39-39-48	4738C39-39-48	4738C39-39-48	4738C39-39-48
22	93.6	4702^38-38-47	4791^40-40-49	4794C40-40-49	4794C40-40-49	4794C40-40-49	4794C40-40-49
20	93.5	4718^38-38-47	4801^40-40-49	4808C40-40-49	4808C40-40-49	4808C40-40-49	4808C40-40-49
18	93.3	4721^38-38-47	4804^40-40-49	4809C40-40-49	4809C40-40-49	4809C40-40-49	4809C40-40-49
16	93.1	4722^38-38-47	4806^40-40-49	4811C40-40-49	4811C40-40-49	4811C40-40-49	4811C40-40-49
10	92.2	4722^38-38-47	4807^40-40-49	4815C40-40-49	4815C40-40-49	4815C40-40-49	4815C40-40-49
0	90.5	4717^38-38-47	4805^40-40-49	4821C40-40-49	4821C40-40-49	4821C40-40-49	4821C40-40-49
-10	88.8	4702^38-38-47	4793^40-40-49	4812C40-40-49	4812C40-40-49	4812C40-40-49	4812C40-40-49
-20	87.1	4696^38-38-47	4790^40-40-48	4815C40-40-49	4815C40-40-49	4815C40-40-49	4815C40-40-49
-30	85.4	4678^38-38-47	4775^39-39-48	4807^40-40-49	4807^40-40-49	4807^40-40-49	4807^40-40-49
High QNH		+100 per .10"			Engine A/I ON		-4460
Low QNH		-180 per .10"			Wing A/I ON		-4460

ALL DATA BASED ON TO UNLESS OTHERWISE NOTED

Elevation	6296	Length	11483	Shift	0	Cleanway	0	Stopway	0	Slope	+0.00
Rwy Rev.	12	Program	APFP-145/016 /20.2	15/JAN/2007	Rules	FAA	10 Apr 09				

Copyright 1992 - AeroData Inc.

EMB-145

AE3007A1P

	MANUAL DE DESPACHO	
	Capítulo 3	Rutas y Aeropuertos

Distancias declaradas

Las distancias declaradas que han de calcularse para cada dirección de la pista son, el recorrido de despegue disponible, (TODA), la distancia de despegue disponible, (TORA), la distancia de aceleración – parada, (ASDA), y la distancia de aterrizaje disponible (LDA).

Recorrido de despegue disponible (TORA, Take-Off run Available). - La longitud de la pista que se ha declarado disponible y adecuada para el recorrido en tierra de un avión que despegue.

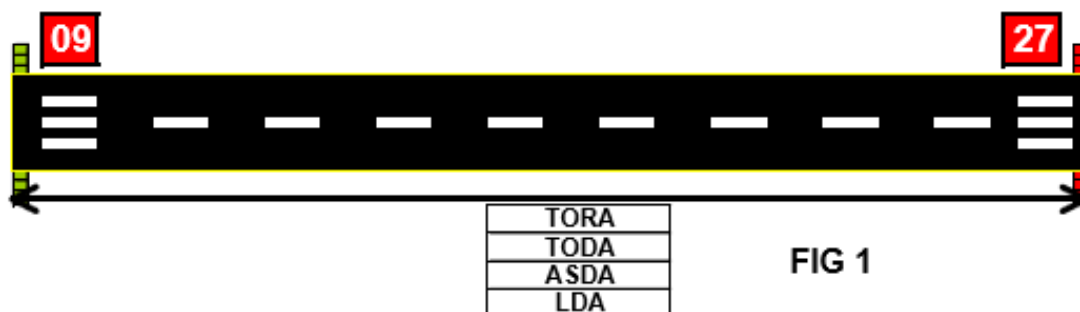
Distancia de despegue disponible (TODA, Take-Off Distance Available). - La longitud del recorrido de despegue disponible más la longitud de la zona libre de obstáculos (CLEAR WAY), si la hubiera.

Distancia de aceleración-parada disponible (ASDA, Accelerate-Stop Distance Available). - La longitud del recorrido de despegue disponible más la longitud de zona de parada, (STOPWAY) si la hubiera.

Distancia de aterrizaje disponible (LDA, Landing Distance Available). - La longitud de la pista que se ha declarado disponible y adecuada para el recorrido en tierra de un avión que aterrice.

TODA

Si la pista no está provista de una zona de parada ni de una zona libre de obstáculos y además el umbral está emplazado en el extremo de la pista, de ordinario las cuatro distancias declaradas tendrán una longitud igual a la de la pista, según se indica en la figura uno.

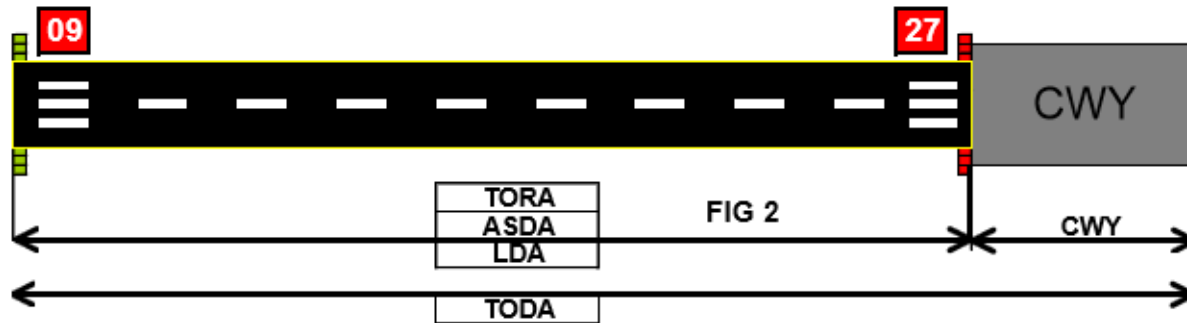


Zona libre de obstáculos (Clearway, "CWY").

Área rectangular definida en el terreno o en el agua y bajo control de la autoridad competente, designada o preparada como área adecuada sobre la cual un avión puede efectuar una parte del ascenso inicial hasta una altura especificada.

Abril 2025	Reedición 1	Página 3-20
Link Conexión Aérea S.A. de C.V.		

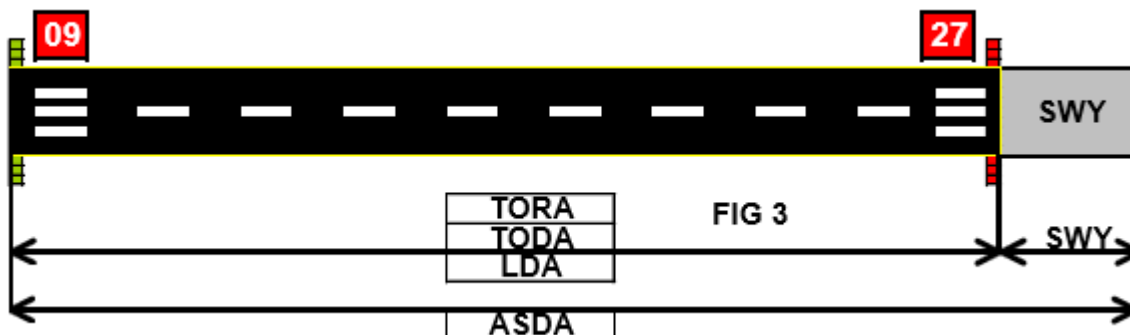
Si la pista esta provista de una zona libre de obstáculos, (CWY), entonces en la TODA se incluirá la longitud de las zonas libres de obstáculos, según se indica en la figura dos.



Zona de parada (Stopway "SWY")

Área rectangular definida en el terreno situado a continuación del recorrido de despegue disponible, preparada como zona adecuada para que puedan pararse las aeronaves en caso de despegue interrumpido.

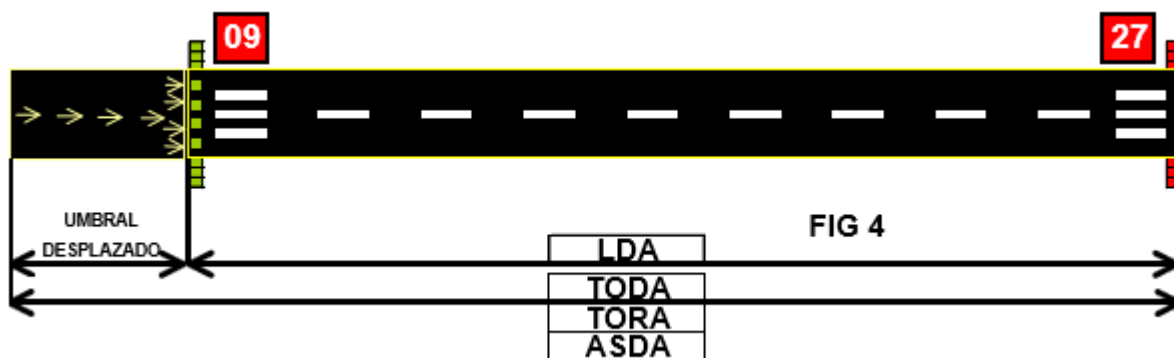
Si la pista esta provista de una zona de parada, (SWY), entonces en la ASDA se incluirá la longitud de la zona de parada, según se indica en la figura tres.



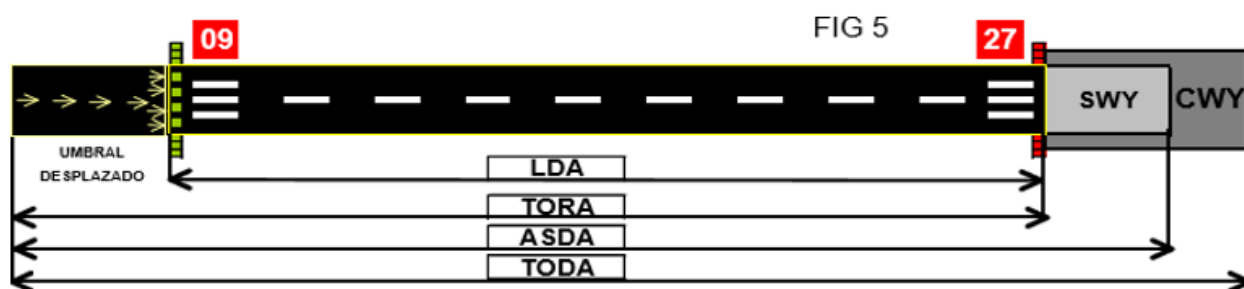
Umbral desplazado

Umbral que no está situado en el extremo de la pista. Si un objeto sobresale por encima de la superficie de aproximación y no puede eliminarse dicho objeto, debería considerarse la conveniencia de desplazar el umbral permanentemente

Si la pista tiene el umbral desplazado, entonces en el cálculo de la LDA se restará de la longitud de la pista la distancia que se haya desplazado el umbral, según se indica en la figura cuatro. El umbral desplazado influye en el cálculo de la LDA solamente cuando la aproximación tiene lugar hacia el umbral; no influye en ninguna de las distancias declaradas si las operaciones tienen lugar en la dirección opuesta.



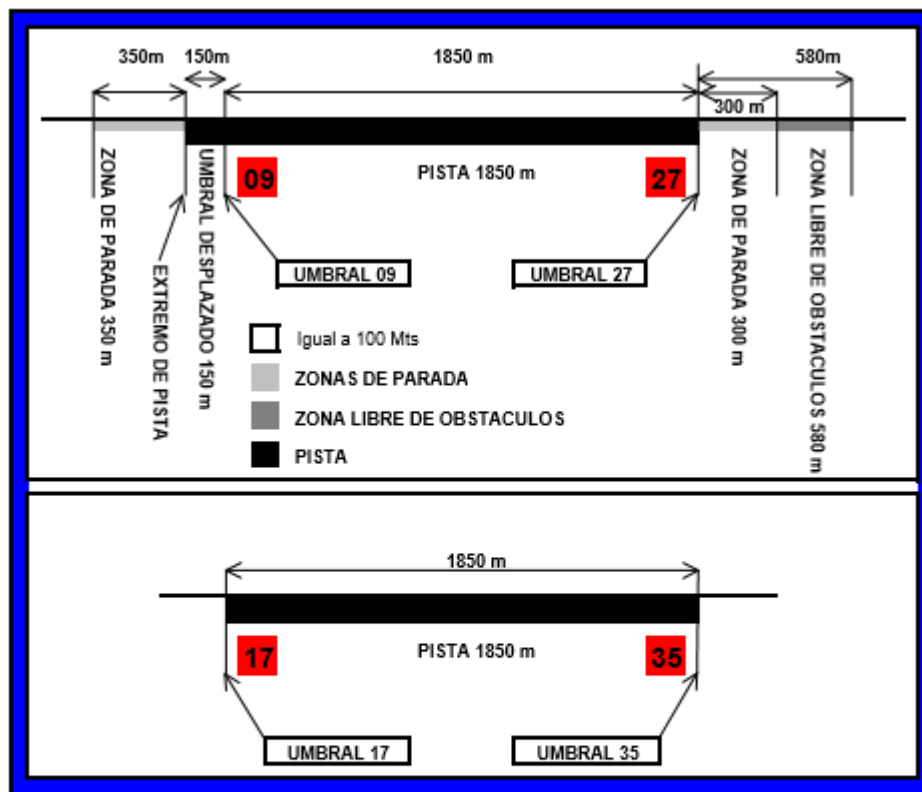
Los casos de pistas provistas de zonas de parada y de libramiento de obstáculos, o que tienen el umbral desplazado, se esbozan en las figuras dos y cuatro, si concurren más de una de estas características habrá más de una modificación en las distancias declaradas, pero se seguirá el mismo principio esbozado. En la figura cinco, se presenta un ejemplo en el que concurren todas estas características.



NOTA: EN TODOS LOS EJEMPLOS ANTERIORES SE CONSIDERA EN USO LA PISTA 09, ES DECIR ESTAN TOMADOS DE IZQUIERDA A DERECHA, EN EL SENTIDO DE DIRECCION QUE SUPONDRIA LA PISTA 09

Formato de distancias declaradas.

Se sugiere el uso del formato mostrado en la figura seis, para presentar la información concerniente a las distancias declaradas. Si determinada dirección de la pista no puede utilizarse para despegar o aterrizar, o para ninguna de estas operaciones por estar prohibido operacionalmente, ello debería indicarse mediante las palabras “no utilizable” o con la abreviatura “NU”.



PISTA	TORA	ASDA	TODA	LDA
	m	m	m	m
09	2000	2300	2580	1850
27	2000	2350	2350	2000
17	NU	NU	NU	1800
35	1800	1800	1800	NU

CAPITULO 4

CAPACITACION



MANUAL DE DESPACHO

Capítulo 4

Capacitacion

PÁGINA INTENCIONALMENTE DEJADA EN BLANCO.

Contenido

4.1 GENERALIDADES	5
4.1.1 Capacitación para la Tripulación de Vuelo.	5
4.1.2 Capacitación para la Tripulación de Cabina	5
4.1.3 Capacitación para el Personal de Operaciones (Oficiales de Operaciones)	5
4.1.4 Capacitación referente a Mercancías Peligrosas	5
4.1.5 Capacitación referente a Seguridad	5
4.1.6 Capacitación en Factores Humanos.....	6
4.1.7 Vuelo de Familiarización para Oficiales de Operaciones (Check de ruta)	6
4.2 PROCEDIMIENTOS DEL PROCESO DE CAPACITACION	6
4.2.1 Personal que no logre o mantenga los estándares requeridos	6
4.2.2 Procedimientos de emergencia o anormales y/o simulación de IMC	7
4.2.3 Documentación que se debe almacenar referente a capacitación.	7



MANUAL DE DESPACHO

Capítulo 4

Capacitacion

PÁGINA INTENCIONALMENTE DEJADA EN BLANCO.

4.1 GENERALIDADES

Este capítulo contiene la información y referencias de capacitación de acuerdo a lo requerido por la CO AV -040/23.

4.1.1 Capacitación para la Tripulación de Vuelo.

Consultar CAPITULO 3 del Manual de Capacitación y Adiestramiento de TAR.

4.1.2 Capacitación para la Tripulación de Cabina

Consultar CAPITULO 4 del Manual de Capacitación y Adiestramiento de TAR.

4.1.3 Capacitación para el Personal de Operaciones (Oficiales de Operaciones)

Consultar CAPITULO 6 del Manual de Capacitación y Adiestramiento de TAR.

4.1.4 Capacitación referente a Mercancías Peligrosas

TAR MÉXICO no transporta Mercancías Peligrosas, sin embargo, en cumplimiento de la normativa nacional e internacional se imparte capacitación referente a mercancías peligrosas a todo el personal involucrado en las operaciones de TAR.

Consultar el Manual de Capacitación y Adiestramiento de TAR en sus capítulos 3,4,6,7 y 8 para verificar recurrencia de acuerdo a cada tipo de personal bajo la Dirección de Operaciones.

4.1.5 Capacitación referente a Seguridad

TAR MÉXICO cuenta con un programa activo de Seguridad Operacional y AVSEC, por lo que imparte capacitación referente a estos programas de seguridad en cumplimiento de la normativa nacional e internacional.

Para la capacitación en materia de Seguridad Operacional consultar el Manual de Seguridad Operacional en su SECCION 6 y el Programa de Capacitación de Seguridad Operacional (MC-DSO-GSA-013).

Para la capacitación en materia de AVSEC consultar el PSPAI en su capítulo 14 y el Programa de Capacitación de Seguridad de la Aviación Civil (MRDGAC-DSO-028).

4.1.6 Capacitación en Factores Humanos

TAR asegura que el personal involucrado en las operaciones se encuentre capacitado en Factores Humanos en cumplimiento de la normativa nacional e internacional y lo estipulado en la CO AV-09.6/07 R1.

Consultar el Manual de Capacitación y Adiestramiento de TAR en sus capítulos 3,4,6,7 y 8 para verificar recurrencia de acuerdo a cada tipo de personal bajo la Dirección de Operaciones.

4.1.7 Vuelo de Familiarización para Oficiales de Operaciones (Check de ruta)

Para dar cumplimiento a la NOM-009-SCT3-2012 que en su numeral 5.6.3.4. habla de la obligatoriedad de realizar un viaje de Familiarización para los Despachadores adscritos la Oficina de Despacho de vuelos y Control Operacional cuando menos una vez cada 12 meses. El Jefe del CCO o quien este designe, realizara el programa de asignación de viajes de Familiarización a los Oficiales de Operaciones y llevara un registro tanto de los realizados como de los programados en el expediente de cada uno de los oficiales, en dicho expediente se conservarán los dos últimos viajes de familiarización.

El despachador deberá cubrir la ruta asignada en un solo sentido viajando y completar 03:00 hrs o tres aterrizajes (lo que suceda primero) como observador en cabina de pilotos y llenando el formato correspondiente de (Vuelo de Familiarización), solicitando al comandante del vuelo sea anotado en bitácora como miembro extra. El despachador después de la realización de su Viaje, presentara a la Gerencia del CCO su informe y sus observaciones con respecto a la ruta volada apoyándose en el siguiente formato:

El formato de Reporte de viaje de familiarización será guardado en el archivo de cada Oficial de Operaciones del Centro de Control Operacional junto con una copia del plan de vuelo, copia del despacho y copia de los reportes meteorológicos del origen, destino y alterno

Consultar el Formato de reporte de vuelo de familiarización en la sección de apéndices, apéndice 3 Formatos, formato MD-F04.

4.2 PROCEDIMIENTOS DEL PROCESO DE CAPACITACION

4.2.1 Personal que no logre o mantenga los estándares requeridos

TAR asegurara mediante los procesos de capacitación que su personal se encuentra en el estándar requerido para la atención y ejecución de sus labores en la Operación.

Durante la capacitación la persona que haya obtenido una calificación reprobatoria en cualquiera de las capacitaciones tendrá la oportunidad de presentar el examen por segunda

ocasión. En caso de volver a reprobar, se le reprogramará para tomar el curso nuevamente, informando esta situación a Recursos Humanos.

4.2.2 Procedimientos de emergencia o anormales y/o simulación de IMC

TAR MÉXICO ejecuta un programa de entrenamiento y capacitación en simulador el cual garantiza que no se realicen simulaciones durante vuelos comerciales y solo se realicen en un ambiente artificial.

Para consultar sobre el Adiestramiento en simulador consultar el Manual de Capacitación y Adiestramiento de TAR en su capítulo 3, numerales 3.5 y 3.5.4.

4.2.3 Documentación que se debe almacenar referente a capacitación.

El área responsable de almacenar y controlar la documentación de capacitación es la Gerencia de Capacitación, la cual administra las programaciones y vencimientos de acuerdo a una base de datos y almacena de manera electrónica los registros de capacitación por un periodo de 2 años.

Para mayor información consultar el Manual de Capacitación y Adiestramiento de TAR en su capítulo 2, numerales 2.2.2, 2.3 y 2.7.

	MANUAL DE DESPACHO	
	Capítulo 5	Definiciones

CAPÍTULO 5

DEFINICIONES

Abril 2025	Reedición 1	Página 5-1
Link Conexión Aérea S.A. de C.V.		

	MANUAL DE DESPACHO	
	Capítulo 5	Definiciones

PÁGINA INTENCIONALMENTE DEJADA EN BLANCO

Abril 2025	Reedición 1	Página 5-2
Link Conexión Aérea S.A. de C.V.		

	MANUAL DE DESPACHO	
	Capítulo 5	Definiciones

Contenido

5.1 Definiciones.....	5
5.2 Glosario de Abreviaturas y Acrónimos.....	20

	MANUAL DE DESPACHO	
	Capítulo 5	Definiciones

PÁGINA INTENCIONALMENTE DEJADA EN BLANCO

Abril 2025	Reedición 1	Página 5-4
Link Conexión Aérea S.A. de C.V.		

	MANUAL DE DESPACHO	
	Capítulo 5	Definiciones

5.1 Definiciones

ACCIDENTE

Todo suceso por el que se cause la muerte o lesiones graves a personas a bordo de la aeronave o bien, se ocasionen daños o roturas estructurales a la aeronave, o por el que la aeronave desaparezca o se encuentre en un lugar inaccesible.

AERÓDROMO

Área definida de tierra o agua (que incluye todas sus edificaciones, instalaciones y equipo), destinada total o parcialmente a la llegada, salida y movimiento de las aeronaves.

AERÓDROMO/AEROPUERTO ALTERNO

Aeródromo/Aeropuerto al que podría dirigirse una aeronave cuando fuera imposible o no fuera aconsejable dirigirse al aeropuerto de aterrizaje previsto o aterrizar en el mismo.

AERÓDROMO CIVIL

Área definida de tierra o agua adecuada para el despegue, aterrizaje y movimiento de aeronaves, con instalaciones o servicios mínimos para garantizar la seguridad de su operación.

AERÓDROMO/AEROPUERTO CONTROLADO

Aeródromo/Aeropuerto en el que se facilita servicio de control de tránsito aéreo, para el tránsito de aeródromo.

AERONAVE

Cualquier vehículo capaz de transitar con autonomía en el espacio aéreo con personas carga y/o correo.

AEROPLANO

Aeronave que obtiene su fuerza de sustentación por medio del flujo de aire que pasa a través de formas aerodinámicas fijas y que es producido por la tracción de una planta moto propulsora instalada en la misma.

AEROPUERTO

Aeródromo civil de servicio público, que cuenta con las instalaciones y servicios adecuados para la recepción y despacho de aeronaves, pasajeros, carga y correo del servicio de transporte aéreo regular, del no regular, así como del transporte privado comercial y privado no comercial.

AEROPUERTO BASE DE OPERACIONES

Aeropuerto donde la empresa o empresas de transporte aéreo tienen sus instalaciones

AEROPUERTO ALTERNO

Aeropuerto especificado en el plan de vuelo y al cual se dirige una aeronave cuando el aterrizaje en su punto de destino no lo permita.

Abril 2025	Reedición 1	Página 5-5
Link Conexión Aérea S.A. de C.V.		

	MANUAL DE DESPACHO	
	Capítulo 5	Definiciones

AEROVÍA

Ruta aérea dotada de radio ayuda a la navegación

ALCANCE VISUAL DE LA PISTA

Distancia hasta la cual el piloto de una aeronave encontrándose sobre el eje de una pista puede ver las señales de superficie de la misma o las luces que la delimitan o señalan su eje.

ALERTAR

Aviso rápido al centro o subcentro coordinador de búsqueda y salvamento o al organismo de control respectivo de cualquier accidente aéreo, indicando las radiofrecuencias que deben escucharse constantemente para iniciar la búsqueda y salvamento. }

ALTITUD

Distancia vertical entre un nivel, punto u objeto considerado como punto y el nivel medio del mar.

ALTITUD MÍNIMA DE CRUCE

Altitud mínima a la cual debe sobrevolar una aeronave una facilidad de navegación o un fijo que se dirija a una altitud mínima en ruta más elevada.

ALTITUD MÍNIMA DE DESCENSO

La altitud más baja, expresada en pies desde el nivel medio del mar, a la que se autoriza el descenso en aproximación final o en maniobra "circulando", cuando se lleva a cabo un procedimiento de aproximación por instrumentos sin ayuda electrónica de trayectoria de planeo.

ALTITUD MÍNIMA DE RUTA

Altitud específica entre puntos de notificación con radio ayudas que asegura una cobertura aceptable de las señales y cumple los requisitos de separación de obstáculos entre dichos puntos.

ALTITUD MÍNIMA DE SECTOR

Altitud mínima que puede utilizarse solamente en condiciones de emergencia y que permite conservar un margen vertical mínimo de 300m. (1000 pies) sobre los obstáculos situados en un área comprendida dentro de un radio de 25 M.N., con centro en alguna radio ayuda.

ALTURA

Distancia vertical entre el nivel, punto u objeto considerado como punto y una referencia especificada.

APROXIMACIÓN DIRECTA IFR

Aproximación final sin haber ejecutado previamente un viraje de procedimiento.

APROXIMACIÓN DIRECTA VFR

Entrada al circuito de tránsito interceptando la extensión del eje longitudinal de la pista, sin volar otro tramo del circuito de tránsito.

Abril 2025	Reedición 1	Página 5-6
Link Conexión Aérea S.A. de C.V.		

	MANUAL DE DESPACHO	
	Capítulo 5	Definiciones

APROXIMACIÓN FINAL IFR

Parte del procedimiento de aproximación por instrumentos que comprende, desde el momento en que la aeronave ha interceptado la última trayectoria para este, hasta que llega a un punto en las inmediaciones del aeropuerto, desde el cual se puede efectuar un aterrizaje o iniciar un procedimiento de aproximación fallida.

APROXIMACIÓN FINAL VFR

Es la trayectoria de vuelo, en la dirección del aterrizaje que sigue una aeronave desde el punto de intersección de la prolongación del eje de la pista, hasta el punto de contacto con la misma.

APROXIMACIÓN INICIAL IFR

Parte de un procedimiento de aproximación a la primera instalación de ayuda a la navegación relacionada con el procedimiento, o a un punto de posición predeterminada.

APROXIMACIÓN RADAR

Aproximación ejecutada por una aeronave, bajo la dirección de un controlador radar.

APROXIMACIÓN VISUAL

La aproximación de un vuelo IFR cuando cualquier parte o la totalidad del procedimiento de aproximación por instrumentos no se completa y se realiza mediante referencia visual respecto al terreno.

ÁREA DE ATERRIZAJE

Es la parte del área de movimiento que está destinada al recorrido de aterrizaje o de despegue de las aeronaves.

ÁREA DE CONTROL

Espacio aéreo controlado que se extiende hacia arriba, desde una altura especificada, sobre la superficie terrestre, sin límite superior, a menos que se señale uno.

ÁREA DE CONTROL TERMINAL

Área de control establecida generalmente en la confluencia de rutas ATS en las inmediaciones de uno o más aeropuertos principales.

ÁREA DE MANIOBRAS

Parte del aeródromo que ha de utilizarse para el despegue, aterrizaje y rodaje de aeronaves, excluyendo las plataformas.

ÁREA DE SEÑALES

Área de un aeropuerto utilizada para exhibir señales terrestres.

ÁREA DE SERVICIO DE ASESORAMIENTO

Área designada dentro de una región de información de vuelo, donde se da servicio de asesoramiento de tránsito aéreo.

Abril 2025	Reedición 1	Página 5-7
Link Conexión Aérea S.A. de C.V.		

	MANUAL DE DESPACHO	
	Capítulo 5	Definiciones

ASESOR/INSTRUCTOR:

Capitán en funciones que desempeña por comisión de la Empresa labores de instrucción en vuelo, asesoramiento y apreciación de la capacidad técnica de otros Pilotos de Línea en el equipo de su asignación.

ASISTENCIA RADAR

El empleo del radar para proporcionar a la aeronave información de asesoramiento sobre desviaciones significativas respecto a la trayectoria nominal del vuelo.

ASPIRANTE.

Piloto de contratación temporal sujeto a un periodo de familiarización o capacitación para ocupar un puesto de mejor categoría en la línea de ascenso.

AUTORIDAD

Poder que gobierna o ejerce el mando, de hecho, o de derecho

AUTORIDAD COMPETENTE

Es la **autoridad** apta e idónea para tratar un determinado procedimiento o proceso de acuerdo a la ley.

AUTORIDAD AERONÁUTICA

Autoridad de un Estado contratante de la OACI, a cargo entre otras funciones, la regulación y control de la aviación civil y la administración del espacio aéreo. En México es la Agencia Federal de Aviación Civil.

AUTORIZACIÓN DE TRÁNSITO AÉREO

Permiso para que una aeronave proceda dentro del espacio aéreo controlado, de acuerdo con las condiciones especificadas por una dependencia de control, con el fin de evitar colisiones entre tránsito aéreo conocido.

AVIÓN

Aeronave más pesada que el aire, propulsada mecánicamente, que debe su sustentación en vuelo principalmente, a reacciones aerodinámicas ejercidas sobre superficies que permanecen fijas en determinadas condiciones de vuelo.

BOLETÍN

Publicación usada para informar de temas en Seguridad Aérea, Operaciones, etc.

CALLE DE RODAJE

Área determinada en un aeropuerto terrestre escogida o preparada para el rodaje de las aeronaves.

CAPA DE TRANSICIÓN

Espacio aéreo entre la altitud de transición y el nivel de transición.

CARTA AERONÁUTICA

Representación de una porción de la tierra, su relieve y construcciones, diseñada especialmente para satisfacer los requisitos de la navegación aérea.

Abril 2025	Reedición 1	Página 5-8
Link Conexión Aérea S.A. de C.V.		

	MANUAL DE DESPACHO	
	Capítulo 5	Definiciones

COMANDANTE O CAPITÁN

Trato dado al Piloto al mando de una aeronave. Este es el responsable de la dirección, cuidado, el orden y la seguridad de la aeronave durante el vuelo.

CENTRO DE CONTROL DE ÁREA

Una dependencia ATS establecida para proporcionar servicio de control de tránsito aéreo, a la aeronave que opera con plan de vuelo IFR, dentro del espacio aéreo controlado, principalmente durante la fase en ruta y durante las fases de ascenso o aproximación en lugares específicos.

CENTRO DE INFORMACIÓN DE VUELO

Una dependencia ATS, establecida para facilitar servicios de información de vuelos y alerta.

CIRCUITO DE TRÁNSITO

Movimiento de tránsito prescrito para aeronaves aterrizando, en rodaje y despegando de un aeropuerto.

CIRCULAR

Publicación usada para notificar de cambios en procedimientos operacionales. Pueden ser emitidas por autoridades nacionales e internacionales

COMUNICACIÓN AERO-TERRESTRE

Comunicación en ambos sentidos entre la aeronave y las estaciones o posiciones situadas en la superficie de la tierra.

CONTROLADOR

Persona debidamente autorizada que proporciona servicio de control de tránsito aéreo.

CONTROL RADAR

Término utilizado para indicar que la información obtenida por radar se emplea directamente para proporcionar servicio de control de tránsito aéreo.

COPILOTO O PRIMER OFICIAL

Denominación que se le da al Piloto cuando sus labores en la conducción de una aeronave en servicio de vuelo consisten en auxiliar al Comandante y es su sustituto en casos de incapacidad del primero.

DERROTA

Es la proyección sobre la superficie terrestre de la trayectoria de una aeronave cuya dirección en cualquier punto se expresa generalmente en grados.

Abril 2025	Reedición 1	Página 5-9
Link Conexión Aérea S.A. de C.V.		

	MANUAL DE DESPACHO	
	Capítulo 5	Definiciones

ELEVACIÓN

Distancia vertical entre un punto o nivel en la superficie de la tierra y el nivel medio del mar.

ELEVACIÓN DEL AEROPUERTO

La elevación del punto más alto del área de aterrizaje.

ESPACIO AÉREO CON SERVICIO DE ASESORAMIENTO

Expresión genérica que significa, según el caso, área o rutas con servicio de asesoramiento.

ESPACIO AÉREO CONTROLADO

Espacio aéreo de dimensiones definidas dentro del cual se facilita servicio de control de tránsito para los vuelos controlados.

ESPERA

Maniobra predeterminada que permite a una aeronave mantenerse en un espacio aéreo definido, mientras espera una autorización posterior.

FIJO

Posición geográfica determinada con relación visual al terreno, o por referencia a una o más radio ayudas por trazo de navegación astronómica o por otros dispositivos de navegación.

HORA PREVISTA DE APROXIMACIÓN

Hora en que se espera que una aeronave que llega, sea autorizada para iniciar su aproximación para aterrizar.

HORA DE SALIDA (OUT)

Es el momento en que el equipo de vuelo inicia su movimiento, ya sea por propio impulso o remolcado para dejar la posición de plataforma.

HORA DE DESPEGUE (OFF)

Es el instante en que se inicia la carrera de despegue.

HORA DE ATERRIZAJE (ON)

Es el instante en que se termina la carrera de aterrizaje.

HORA DE LLEGADA (IN)

Es el momento en que termina el carreteo, se estaciona el avión y se cortan los motores.

IFR

Abreviatura utilizada para designar condiciones meteorológicas de vuelo por instrumentos.

Abril 2025	Reedición 1	Página 5-10
Link Conexión Aérea S.A. de C.V.		

	MANUAL DE DESPACHO	
	Capítulo 5	Definiciones

INCIDENTE

Todo suceso relacionado con la utilización de una aeronave, que no llegue a ser un accidente que afecte o pueda afectar la seguridad de las operaciones.

INFORME METEOROLÓGICO

Declaración de las condiciones meteorológicas observadas en relación a una hora y lugar determinados.

ITINERARIO

Relación de los lugares situados a lo largo de una ruta entre los cuales pueden contratarse servicios de transporte aéreo entre el pasajero y la empresa.

LÍMITE DE AUTORIZACIÓN

Punto hasta el cual se concede a una aeronave permiso de control de tránsito aéreo.

LÍMITES DEL CENTRO DE GRAVEDAD

La distribución de carga puede dar lugar a grandes variaciones del CG a lo largo del Eje Longitudinal y en consecuencia éste puede quedar en una posición tal que el equilibrio de las fuerzas aerodinámicas sea difícil o imposible. Para evitar una condición de este tipo el fabricante de la aeronave, fija ciertos límites a lo largo de la aeronave, dentro de los cuales debe encontrarse siempre el CG. Estos límites reciben respectivamente el nombre de Límite Trasero y Límite Delantero y se proporcionan en tanto por ciento de la Cuerda Aerodinámica Media, o en estaciones. Los límites han sido calculados y comprobados experimentalmente por el fabricante en forma tal que estando situado al CG entre ellos la aeronave puede volar con el máximo de seguridad y rendimiento. No se requiere que el CG quede forzosamente en una misma posición, sino únicamente que quede dentro de los límites durante todo el transcurso del vuelo.

LÍNEA DE REFERENCIA

Para calcular los momentos de los pesos parciales de una aeronave y determinar con ello la posición del CG, se toma como base una línea a partir de la cual se miden las distancias o brazos de palanca. Esta línea es arbitraria puede coincidir con la nariz de la aeronave, o con el tren principal, etc., pero una vez escogida no debe cambiarse para efectuar los cálculos.

LONGITUD DEL CAMPO DE DESPEGUE (TORA / TODA / ASDA).

La longitud del campo de despegue está basada en la más larga de dos distancias, aceleración- parada o aceleración-despegue. Aceleración-parada es la distancia requerida para acelerar hasta V1, perder el empuje en un motor y abortar el despegue. Aceleración-despegue es la distancia para acelerar hasta V1 perder el empuje en un motor, continuar el despegue y llegar a un punto de 35 pies por encima de la pista. Normalmente no se establece en las tablas de despegue cual distancia es el factor limitante porque si la pista disponible tiene o excede los requisitos, entonces la aeronave puede abortar o continuar el despegue dentro de la distancia permisible.

Abril 2025	Reedición 1	Página 5-11
Link Conexión Aérea S.A. de C.V.		

	MANUAL DE DESPACHO	
	Capítulo 5	Definiciones

LONGITUD DEL CAMPO DE ATERRIZAJE (LDA).

Las tablas para la longitud del campo de aterrizaje están basadas en un punto de llegada de la aeronave, 50 pies sobre umbral de la pista a VFR con la potencia en mínimo. Bajo condiciones sin viento, se asume que la aeronave tocara a 840 pies desde el umbral. La longitud del campo de aterrizaje, que se ha obtenido de las tablas, es la distancia total desde el umbral hasta el punto donde la aeronave se detiene completamente.

MANUAL DE SEGURIDAD AÉREA

Documento elaborado por el Concesionario, permisionario u operador aéreo, que contiene su programa permanente de Seguridad Técnica Operacional con las normas y métodos relativos a la identificación de riesgos y condiciones inseguras, con la finalidad de prevenir accidentes o incidentes, y en caso de que ocurra uno, los procedimientos para investigarlo y tomar las medidas para evitar que vuelva a suceder.

MANUAL GENERAL DE OPERACIONES

Manual que contiene los procedimientos, instrucciones y guías para el uso del personal operacional en la ejecución de sus obligaciones.

MERCANCÍAS PELIGROSAS

Son sustancias o materiales plenamente identificadas y numeradas por OACI de acuerdo con el ANEXO 18 al Convenio de Chicago sobre Aviación Civil Internacional y que el comité de expertos de las Naciones Unidas ha determinado que poseen un riesgo para la salud, seguridad y a la propiedad cuando se les transporta comercialmente.

MIEMBRO DE LA TRIPULACIÓN DE VUELO

Miembro de la tripulación, titular de la correspondiente licencia, a quien se asignan obligaciones esenciales para la operación de una aeronave durante el tiempo de vuelo.

MIEMBRO EXTRA

Cualquier empleado de la Empresa designado como miembro extra por la Jefatura de Ingeniería de Operaciones incluido como tal en la lista de tripulación general sin desempeñar labores a bordo en la conducción del vuelo (no se designa como miembro extra al piloto extra)

PERMISIONARIO

Persona moral o física, en el caso del Servicio Público de Transporte Aéreo, a la que la Secretaria de Comunicaciones y Transportes otorga un permiso para la realización de sus actividades, pudiendo ser la prestación del Servicio de Transporte Aéreo nacional e internacional no regular.

PERSONAL DE VUELO

Hace referencia a los miembros de la tripulación de vuelo.

Abril 2025	Reedición 1	Página 5-12
Link Conexión Aérea S.A. de C.V.		

	MANUAL DE DESPACHO	
	Capítulo 5	Definiciones

PERSONAL TÉCNICO AERONÁUTICO

Personal que ejerce sus funciones dentro de un área específica de una Empresa y que es la responsable del control programación y aplicación de los servicios requeridos a las aeronaves, componentes y/o accesorios.

PERSONAL DE TIERRA

Persona que desempeña funciones o trabajos para el permisionario, de apoyo en tierra para la operación y asistencia de la aeronave.

PESO MÁXIMO DE RODAJE

Es el Peso Máximo para maniobras en tierra, incluye el peso de combustible que se consumirá durante el rodaje para el despegue.

PESO MÁXIMO DE DESPEGUE

Es el peso máximo al momento de iniciar la carrera de despegue; Es el máximo con que el avión puede despegar y ascender en condiciones seguras. No se considera el peso del combustible para maniobras en tierra. De las varias condiciones que limitan este peso, se deberá tomar la que resulte más crítica después de calcularlas. -Limitación estructural
- Limitación por longitud de pista.

PESO MÁXIMO DE ATERRIZAJE

Es el peso máximo con que la aeronave puede aterrizar, sin sufrir ningún daño estructural, pero puede estar limitado por longitud de pista y por ascenso en la aproximación. En muchas ocasiones, tratándose de tramos cortos, es necesario restringir el peso de despegue a un valor menor del permitido para despegar y con ello evitar que el avión a su llegada rebase el Peso Máximo de Aterrizaje. En tramos largos, el consumo de combustible es suficiente para reducir el peso del avión a un valor menor al máximo de aterrizaje.

PESO VACIO

Es el peso bruto de la aeronave, pesada físicamente después de haber salido de la Fábrica o de una reparación Mayor, incluyendo equipo de emergencia y el servicio de cocinas, los fluidos remanentes en líneas, tales como combustible, aceite de motores y líneas de agua.

PESO MÁXIMO CERO COMBUSTIBLE

Es el peso máximo que teóricamente tendría una aeronave a la que se le hubiera extraído todo el combustible utilizable para que no sufriera daños estructurales. Cualquier peso adicional al peso máximo Cero Combustible tiene que ser obligadamente material de consumo (combustible).

Abril 2025	Reedición 1	Página 5-13
Link Conexión Aérea S.A. de C.V.		

	MANUAL DE DESPACHO	
	Capítulo 5	Definiciones

PESO DE ADIESTRAMIENTO

Es el peso vacío de la aeronave, más el peso de la tripulación técnica, más el peso de la biblioteca de abordó.

PESO BÁSICO DE OPERACIÓN

También llamado Peso Seco de Operación; Es el peso de Vacío de la aeronave más el peso de la Tripulación Técnica y de la biblioteca de abordó.

PISTA:

Área definida en un aeródromo terrestre, preparada para que las aeronaves efectúen a lo largo de ellas los recorridos de despegue y aterrizaje

PILOTO AL MANDO (PIC) (o Capitán)

Describe la persona que tiene la autoridad y responsabilidad finales para la operación y seguridad del vuelo, que ha sido designado como piloto al mando antes o durante el vuelo y que posee la categoría aplicable, clase y clasificación para el modelo de aeronave, según el caso, para llevar a cabo el vuelo.

PILOTO A LOS CONTROLES (PF)

Es aquel piloto que manipula los controles del avión durante cualquier fase del vuelo.

PILOTO NO A LOS CONTROLES (PNF)

Es el piloto (no a los controles) que extremará la vigilancia al exterior e interior de la aeronave, tanto al piloto como a los controles durante todas fases de vuelo; rodajes, ascensos, crucero y descensos, especialmente en aproximaciones por instrumentos, y además asistirá al piloto en los controles.

PILOTO:

Trabajador que desempeña labores profesionales y técnicas íntimamente conexas, principalmente en la conducción de los aviones de la Empresa, para lo cual debe poseer la licencia correspondiente en vigor.

PILOTO ADICIONAL

El que se asigna además de la tripulación normal, para desempeñar labores en un servicio de vuelo.

PILOTO EXTRA

El que por necesidades de la Empresa es trasladado a bordo para fines de servicio sin labores durante el vuelo.

PILOTO MONITOREANDO (PM)

Miembro de la tripulación que no lleva los controles de la aeronave, realiza funciones como copiloto en esa fase de vuelo.

Abril 2025	Reedición 1	Página 5-14
Link Conexión Aérea S.A. de C.V.		

	MANUAL DE DESPACHO	
	Capítulo 5	Definiciones

PILOTO OBSERVADOR

Piloto en proceso de adiestramiento que observa las funciones de operación del equipo, o de un equipo en particular para su familiarización de acuerdo a las necesidades del programa de adiestramiento.

PILOTO VOLANDO (PV)

Miembro de la tripulación de vuelo que lleva los controles de la aeronave.

PLAN DE VUELO

Información detallada relacionada con el vuelo intentado por una aeronave y que proporciona a una dependencia de control de tránsito aéreo.

PLAN DE VUELO ACTUALIZADO

Plan de vuelo que comprende las modificaciones que resultan de incorporar permisos posteriores.

PLAN OPERACIONAL DE VUELO

Se refiere al plan del Permisionario para la conducción segura del vuelo basadas en las consideraciones de desempeño de la aeronave, otras limitaciones operacionales y condiciones esperadas relevantes en la ruta a ser seguida y en los aeródromos involucrados.

PRIMER OFICIAL (FO) (o Copiloto)

Título que se le da a un Piloto cuando sus labores en la conducción de una aeronave en servicio de vuelo consisten en auxiliar al Piloto al mando y es su sustituto en caso de incapacidad de éste.

PROCEDIMIENTO DE APROXIMACIÓN FALLIDA

Procedimiento que debe seguirse si después de una aproximación por instrumentos no se efectúa el aterrizaje.

PROCEDIMIENTOS DE APROXIMACIÓN POR INSTRUMENTOS

Serie de maniobras predeterminadas que en condiciones de instrumentos permite a una aeronave completar ordenadamente todas las fases, desde el comienzo de la aproximación inicial hasta el aterrizaje o hasta el punto a partir del cual se pueda aterrizar visualmente.

PRONOSTICO

Declaración de las condiciones meteorológicas previstas respecto a un período de tiempo, lugar o porción de un espacio aéreo determinado.

PUBLICACIÓN DE INFORMACIÓN AERONÁUTICA (P.I.A.)

La información necesaria para la seguridad de la navegación aérea publicada por la autoridad competente.

Abril 2025	Reedición 1	Página 5-15
Link Conexión Aérea S.A. de C.V.		

	MANUAL DE DESPACHO	
	Capítulo 5	Definiciones

PUNTO DE NOTIFICACIÓN

Lugar geográfico en relación al cual se reporta la posición de una aeronave.

RADAR

Dispositivo de radiodetección que proporciona información de distancia, azimut y/o elevación de objetos.

RADIAL

Marcación magnética emitida por un VOR que se extiende desde éste hacia fuera.

RADIODIFUSIÓN

Transmisión de información referente a navegación aérea que no va dirigida a ninguna estación o estaciones determinadas.

PRECALIFICACIÓN

Asesoría que se imparte a las tripulaciones en determinadas fases del vuelo o en determinados aeropuertos.

REGIÓN DE INFORMACIÓN DE VUELO

Espacio aéreo de dimensiones definidas, dentro del cual se facilitan los servicios de información de vuelo y de alerta.

RENDIMIENTO DE UNA AERONAVE:

Conjunto de características técnicas y de operación propia de una aeronave y definida en el manual de vuelo de la aeronave

RUMBO

Es la dirección en que apunta el eje longitudinal de una aeronave, expresada generalmente en grados respecto al norte (geográfico, magnético de la brújula o de la cuadrícula).

RUTA

Espacio aéreo establecido por la Secretaría para canalizar el tráfico aéreo.

RUTA ATS

Ruta especificada que se ha designado para canalizar la corriente de tránsito según sea necesario para proporcionar servicio de tránsito aéreo, la expresión rutas ATS se aplica, según el caso a aerovías, rutas con asesoramiento, rutas con o sin control, rutas de llegada o salida, etc.

SECUENCIAS DE APROXIMACIÓN

El orden de posición asignado a la aeronave llegada, mientras espera autorización de descenso o aproximación.

Abril 2025	Reedición 1	Página 5-16
Link Conexión Aérea S.A. de C.V.		

	MANUAL DE DESPACHO	
	Capítulo 5	Definiciones

SERVICIO DE ASESORAMIENTO DE TRÁNSITO AÉREO

Información y asesoramiento que se suministra para que, dentro de lo posible se mantenga la debida separación entre la aeronave operan según planes de vuelo IFR.

SERVICIO DE CONTROL DE TRÁNSITO DE AEROPUERTO

Servicio de control de tránsito aéreo suministrado por una de las torres de control de aeropuerto, a la aeronave operan en el área de maniobras o en las proximidades de un aeropuerto.

SERVICIO DE CONTROL DE APROXIMACIÓN

Servicio de tránsito aéreo suministrado por una dependencia de control, en un área terminal a la aeronave de llegada, o de salida

SERVICIO DE CONTROL DE ÁREA

Servicio de control de tránsito aéreo suministrado por los centros de control de la aeronave con plan de vuelo IFR, cuando operan en el área de control.

SERVICIO DE CONTROL DE TRÁNSITO AÉREO

Servicio suministrado para permitir el movimiento seguro, ordenado y expedito del tránsito aéreo e incluye los servicios de control de tránsito de aeropuerto, aproximación y área.

SERVICIO DE INFORMACIÓN DE VUELO

Servicio cuya finalidad es aconsejar y facilitar información útil para la realización segura y eficaz de los vuelos.

SERVICIO DE TELECOMUNICACIONES AERONÁUTICAS

Servicio de comunicaciones que se da para cualquier fin aeronáutico.

SERVICIO DE TRÁNSITO AÉREO

Expresión genérica que se aplica según el caso, a los servicios de información de vuelo, alerta, asesoramiento de tránsito aéreo y control de tránsito aéreo

SERVICIO FIJO AERONÁUTICO

Servicio de telecomunicaciones entre puntos fijos determinados, que se suministra primordialmente para seguridad de la navegación aérea y para que sea regular, eficiente y económica la operación de los servicios aéreos.

SERVICIO MÓVIL AERONÁUTICO

Servicio de radiocomunicaciones entre estaciones de aeronaves y estaciones aeronáuticas o entre las primeras.

SERVICIO DE RADAR

Término utilizado para designar un servicio proporcionado directamente por medio de radar.

Abril 2025	Reedición 1	Página 5-17
Link Conexión Aérea S.A. de C.V.		

	MANUAL DE DESPACHO	
	Capítulo 5	Definiciones

SERVICIO AL PÚBLICO DE TRANSPORTE AÉREO:

El que se ofrece de manera general y que, en términos de la presente Ley. Incluye el servicio público sujeto a concesión, así como otros servicios sujetos a permiso.

SERVICIO DE TRANSPORTE AÉREO NACIONAL:

El que se presta entre dos o más puntos dentro del territorio nacional.

SERVICIO DE TRANSPORTE AÉREO REGULAR:

El que está sujeto a itinerarios, frecuencias de vuelos y horarios

TECHO DE NUBES / BASE DE NUBES.

Altura sobre la tierra o el agua a la que se encuentra la base de la capa inferior de nubes, por debajo de 6,000 metros (20,000 pies), y que cubre más de la mitad del cielo.

TIEMPO DE CALZO A CALZO:

Tiempo transcurrido desde la hora de Salida hasta la hora de Llegada.

TIEMPO DE VUELO:

Tiempo transcurrido desde la hora de Despegue hasta la hora de aterrizaje.

TORRE DE CONTROL DE TRÁNSITO DE AEROPUERTO

Unidad de los servicios de tránsito aéreo que proporciona servicios de control de tránsito de aeropuerto.

TRÁNSITO AÉREO

Aeronaves que vuelan sobre la superficie de un aeropuerto, excluyendo las rampas de carga y áreas de estacionamiento.

TRIPULACIÓN:

Pilotos, Técnicos de Mantenimiento y Oficial de Operaciones asignados a un servicio de vuelo.

TRIPULACIÓN EXTRA

Pilotos, Técnicos de Mantenimiento y Oficial de Operaciones, que por necesidades de la Empresa es trasladado a bordo para fines de servicio sin labores durante el vuelo.

TRIPULACIÓN DE VUELO:

La tripulación de vuelo normalmente estará formada por: un Capitán o Comandante y un Copiloto

UMBRAL

El comienzo de la parte de la pista utilizable para el aterrizaje de aeronaves.

VECTOR RADAR

Rumbo expedido a una aeronave para proporcionarle asistencia de navegación por radar.

Abril 2025	Reedición 1	Página 5-18
Link Conexión Aérea S.A. de C.V.		

	MANUAL DE DESPACHO	
	Capítulo 5	Definiciones

VISIBILIDAD

Distancia determinada por las condiciones atmosféricas y expresadas en unidades de longitud, a la que pueden verse e identificarse durante el día objetos prominentes no iluminados y durante la noche objetos prominentes iluminados.

VUELO CONTROLADO

Todo vuelo al cual se facilita servicio de control de tránsito aéreo.

VUELO IFR

Vuelo efectuado de acuerdo con las reglas de vuelo por instrumentos.

VUELO VFR

Vuelo efectuado de acuerdo con las reglas de vuelo visual.

ZONA DE CONTROL

Espacio aéreo controlado que se extiende desde la superficie terrestre hacia arriba, hasta un límite superior especificado que puede incluir uno o más aeropuertos. Normalmente consiste en un área circular de 10m.n. de radio, con las extensiones necesarias que contengan las trayectorias de aproximación y de salida.

ZONA DE VUELO:

Espacio aéreo controlado que se extiende desde la superficie terrestre hacia arriba hasta un límite superior especificado que puede incluir uno o más aeródromos. normalmente consiste en un área circular de 10 millas náuticas de radio, con las extensiones necesarias para que contengan las trayectorias de aproximación y salida.

Abril 2025	Reedición 1	Página 5-19
Link Conexión Aérea S.A. de C.V.		

	MANUAL DE DESPACHO	
	Capítulo 5	Definiciones

5.2 Glosario de Abreviaturas y Acrónimos.

ACAS (AIRBONE COLLISION AND AVOIDANCE SYSTEM)

Sistema aerotransportado para evitar colisiones.

ADF (AUTOMATIC DIRECTION FINDER)

Un radio compás que proporciona el desvío relativo con el radio faro no direccional al cual se está sintonizado.

A.F.M. (AIRPLANE FLIGHT MANUAL)

Manual de vuelo del avión.

AFTN (AERONAUTICAL FIXED TELECOMMUNICATIONS NETWORK)

Red fija de telecomunicaciones aeronáuticas.

AGL (ABOVE GROUND LEVEL)

Sobre el nivel del terreno.

ALAR (APPROACH AND LANDING ACCIDENT REDUCTION)

Serie de técnicas y procedimientos para reducir los accidentes durante la aproximación y el aterrizaje.

ALERFA

Fase de alerta durante un procedimiento de búsqueda y salvamento.

A.O.M. (AIRCRAFT OPERATIONS MANUAL)

Manual de Operación del Avión.

ARPEL

Acrónimo de Arma.

A.S.A.

Aeropuertos y Servicios Auxiliares.

ATIS (AUTOMATIC TERMINAL INFORMATION SERVICE)

La emisión continua por radio de información de un aeropuerto).

ATS. (AIR TRAFFIC SERVICE)

Servicios de Tráfico Aéreo.

Abril 2025	Reedición 1	Página 5-20
Link Conexión Aérea S.A. de C.V.		

	MANUAL DE DESPACHO	
	Capítulo 5	Definiciones

CAM (CUERDA AERODINÁMICA MEDIA)

Es la línea imaginaria que une a un punto del borde de ataque con el punto más alejado del borde de salida de un perfil aerodinámico promedio y que tiene como característica encontrarse o estar en la misma dirección del viento cuando la sustentación es nula y que en ella consideramos concentrados todos los efectos aerodinámicos equivalentes al ala, es decir, la "Fuerza de Sustentación". Para que las fuerzas aerodinámicas, el empuje y el peso estén en equilibrio y la aeronave proporcione el máximo de rendimiento y estabilidad se requiere que el peso de la aeronave (concentrado en el CG) coincida aproximadamente con el Centro de presión del ala (el centro de presión es un punto en el cual se consideran concentradas las fuerzas aerodinámicas).

CDL (CONFIGURATION DEVIATION LIST)

Lista de desviación de la configuración.

CERMA

Centro Regional de Medicina de Aviación.

CFIT (CONTROLLED FLIGHT INTO TERRAIN)

Vuelo controlado hacia el terreno.

C G. (CENTRO DE GRAVEDAD)

El centro de gravedad es un punto el cual se considera concentrado todo el peso de la aeronave con respecto al cual los pesos de las distintas partes del mismo están en equilibrio, es decir, si se colgara la aeronave por el centro de la Gravedad se quedaría estable sin tender a moverse sobre su eje transversal. El pasaje, el equipaje, el combustible, etc., de acuerdo al sitio donde se coloque, afecta la posición del CG, Por lo que éste puede desplazarse a lo largo de cada uno de los tres ejes principales de la aeronave. Para hacer que el CG quede dentro de los límites específicos, será necesario repartir adecuadamente las cargas variables, combustible, pasaje, equipaje) haciendo que los momentos se contrarresten.

COMAT (COMPANY MATERIAL)

Material de compañía.

C.R.M.

Abreviatura de Manejo de Recursos en Cabina (Crew Resource Management).

CTA

Control de Tráfico Aéreo.

Abril 2025	Reedición 1	Página 5-21
Link Conexión Aérea S.A. de C.V.		

	MANUAL DE DESPACHO	
	Capítulo 5	Definiciones

DME (DISTANCE MEASURING EQUIPMENT)

Una combinación de equipo terrestre y de abordó que proporciona una medición continua de la distancia a la estación por medio de medir el lapso de tiempo que toma una señal transmitida desde la aeronave a la estación sintonizada y el tiempo de retorno de la misma señal.

FIR (FLIGHT INFORMATION REGION)

Región de información de vuelo.

FACA

Pronostico de área para México y el Caribe.

GPWS (GROUND PROXIMITY WARNING SYSTEM)

Un sistema instalado en cabina de pilotos basado en radar que proporciona a los pilotos alertas audibles cuando se tiene algún acercamiento al terreno.

IFR (INSTRUMENT FLIGHT RULES)

Símbolo usado para designar las reglas de vuelo por instrumentos.

INCERFA

Fase de incertidumbre durante un procedimiento de búsqueda y salvamento.

IMC (INSTRUMENT METEOROLOGICAL CONDITIONS)

Símbolo usado para designar condiciones meteorológicas observadas de vuelo por instrumentos.

ATA (INTERNACIONAL AIR TRANSPORT ASSOCIATION)

Asociación Internacional de Transportistas Aéreos.

ISO (INTERNATIONAL ORGANIZATION FOR STANDARIZATION).

Organización Internacional para la estandarización.

MEA ALTITUD MÍNIMA EN RUTA (MINIMUM EN ROUTE IFR ALTITUDE)

La altitud (o nivel de vuelo) más baja publicada entre radio fijo que cumplen los requisitos de libramiento de obstáculos entre estos fijos, en muchos países asegura una cobertura aceptable de las señales de navegación La MEA asegura un libramiento de obstáculos de al menos 1,000 pies (en terreno elevado esto se incrementa hasta 2,000 pies) sobre el obstáculo más alto dentro del ancho normal de la aerovía (5 millas náuticas a cada lado de la aerovía). DETRESFA Fase de Peligro durante un procedimiento de búsqueda y salvamento.

MEL (MINIMUM EQUIPMENT LIST)

Lista de Equipo Mínimo.

Abril 2025	Reedición 1	Página 5-22
Link Conexión Aérea S.A. de C.V.		

	MANUAL DE DESPACHO	
	Capítulo 5	Definiciones

METAR

Informe meteorológico de rutina.

MMEL (MASTER MINIMUM EQUIPMENT LIST)

Lista de Equipo Mínimo Maestra.

MORA ALTITUD MÍNIMA FUERA DE RUTA (MINIMUM OFF-ROUTE ALTITUDE)

Una MORA provee de una separación vertical con respecto a un punto de referencia a 10 MN (18.5 km) del centro de la ruta (sin importar el ancho de la ruta). Una altitud de MORA de malla (Grid MORA) proporciona separación con relación a un punto de referencia que está dentro de una sección definida por líneas de longitud y latitud. Los valores de MORA libran todos los puntos de referencia por 1,000 pies (300 m) en áreas donde los puntos de referencia más altos tienen una altura de hasta 5,000 pies SNMM (1,500 m). Los valores de MORA libran todos los puntos de referencia por 2,000 pies (600 m) en áreas donde los puntos de referencia tienen una altura de más de 5,000 pies (1,500 m) SNMM.

MOCA ALTITUD MÍNIMA DE LIBRAMIENTO DE OBSTRUCCIONES (MINIMUM OBSTRUCTION CLEARANCE ALTITUDE)

La más baja altitud publicada en efecto entre radio fijos en aerovías VOR, rutas fuera de aerovías o segmentos de rutas que cumple con los requisitos de libramiento de obstáculos para todo el segmento de ruta.

MSA ALTITUD MÍNIMA DE SECTOR (MINIMUM SECTOR ALTITUDE)

Es la altitud mostrada en las cartas de aproximación por instrumentos, SID o STAR, la cual identifica la mínima altitud segura. Esta asegura un libramiento de 1000 ft (300 m) sobre los obstáculos en un radio de 25 MN (46 km) (u otro valor indicado) a partir de una facilidad de navegación sobre la cual está basada la MSA.

NDB (NON DIRECCIONAL BEACON)

Una ayuda a la navegación de mediana frecuencia que transmite señales no direccionales.

NOTAM (NOTICE TO AIRMAN)

Aviso distribuido por medio de telecomunicaciones que contiene información relativa al establecimiento, condición o modificación de cualquier instalación aeronáutica, servicio, procedimiento o peligro, cuyo conocimiento oportuno es esencial para el personal encargado de las operaciones de vuelo.

OACI

Abreviatura de la Organización de la Aviación Civil Internacional

PIA

Publicación de Información Aeronáutica

Abril 2025	Reedición 1	Página 5-23
Link Conexión Aérea S.A. de C.V.		

	MANUAL DE DESPACHO	
	Capítulo 5	Definiciones

PIREP (PILOT REPORT)

Reporte de Piloto

PSPAI

Programa de Seguridad para la Prevención de Actos de Interferencia Ilícita

QNH

La altitud sobre el nivel medio de la mar basada en la presión local de la estación (aeropuerto)

QFE

La presión atmosférica a la elevación del aeropuerto.

ROT

Representante de Operaciones en Tierra

SID (STANDARD INSTRUMENT DEPARTURE)

Una salida estándar IFR que permite a los controladores de tráfico aéreo emitir autorizaciones abreviadas y acelerar el flujo del tráfico.

S.E.I

Servicio y Extinción de Incendios

SENEAM

Servicios a la Navegación del Espacio Aéreo Mexicano

SPECI

Informe meteorológico especial.

STAR (STANDARD TERMINAL ARRIVAL ROUTE)

Ruta Estándar de Llegada a la Terminal

TCAS (TRAFFIC COLLISION AVOIDANCE SYSTEM)

Sistema de alerta de tráfico y evitar colisión. - Sistema aerotransportado basado en radar para evitar colisiones y operado de forma independiente de los equipos de tierra.

TCAS I

Genera avisos de tráfico únicamente,

TCAS II

Proporciona avisos e instrucciones (en el plano vertical) para evitar colisiones.

VFR (VISUAL FLIGHT RULES)

Símbolo usado para designar las reglas de vuelo visual.

Abril 2025	Reedición 1	Página 5-24
Link Conexión Aérea S.A. de C.V.		

	MANUAL DE DESPACHO	
	Capítulo 5	Definiciones

VMC (VISUAL METEOROLOGICAL CONDITIONS)

Símbolo utilizado para designar condiciones meteorológicas de vuelo visual. **VOR (VERY HIGH FREQUENCY OMNIDIRECTIONAL RANGE)**

Una radio ayuda de navegación operando en la banda de 108-118 MHz

RVR (RUNWAY VISUAL RANGE)

La medición horizontal de la visibilidad a lo largo de una pista

SAR (SEARCH AND RESCUE)

Búsqueda y salvamento.

SCT

Secretaria de Comunicaciones y Transportes

SSR (SECONDARY SURVILLANCE RADAR)

Un sistema de radar consistente en un transmisor/receptor en tierra que interroga a una unidad compatible en la aeronave, proporcionando una identificación de radar instantánea

TAF (TERMINAL AEREA FORECAST)

Pronóstico de Área Terminal

T.P.I.

Transporte Público Ilimitado

UTC (UNIVERSAL TIME COORDINATED)

Tiempo Universal Coordinado

Abril 2025	Reedición 1	Página 5-25
Link Conexión Aérea S.A. de C.V.		

	MANUAL DE DESPACHO	
	Capítulo 5	Definiciones

PÁGINA INTENCIONALMENTE DEJADA EN BLANCO

Abril 2025	Reedición 1	Página 5-26
Link Conexión Aérea S.A. de C.V.		

	MANUAL DE DESPACHO	
	Apéndices	

APÉNDICES

Abril 2025	Reedición 1	Página AI-1
Link Conexión Aérea S.A. de C.V.		

	MANUAL DE DESPACHO	
	Apéndices	

Contenido

APENDICE 1 REFERENCIA CRUZADA A LA CIRCULAR OBLIGATORIA CO AV-040/23.....	3
APENDICE 2 CODIGOS DE DEMORA	18
APENDICE 3 FORMATOS.....	21

Abril 2025	Reedición 1	Página AI-2
Link Conexión Aérea S.A. de C.V.		

	MANUAL DE DESPACHO	
	Apéndices	

APENDICE 1 REFERENCIA CRUZADA A LA CIRCULAR OBLIGATORIA CO AV-040/23

Numeral	Descripción	Referencia MD
8.1	Contenido Manual	Capítulo 1 Pág. 5.
8.1.1	Generalidades	
8.1.1.1.	Organización y responsabilidades. a) Organigrama b) Funciones/Responsabilidades 1)Funciones PIC 2)Funciones Trip 3)Funciones OO	Capítulo 1 Secciones: 1.1 1.3 1.3.3 1.3.4 1.3.8
8.1.1.2.	Control y supervisión operacional. a) Descripción detallada del sistema de supervisión de operación. 1) Mantener registros actualizados sobre la validez de las licencias y los certificados de capacidad 2) Documentar la experiencia, capacitación y actualización 3) Aptitud del personal de operaciones 4) Control, análisis y almacenamiento de los registros, documentos de vuelo, información adicional y datos.	Capítulo 1 Secciones: 1.4 1.4.2 1.4.3 1.4.4
	b) Descripción detallada de cualquier sistema para la distribución de material impreso.	Capítulo 1. Sección 1.5
	c) Métodos o procedimientos utilizados sobre prevención de accidentes e incidentes, incluyendo: 1) Evaluación de accidentes e incidentes de aviación, así como la distribución de información relacionada 2) Definiciones de accidentes e incidentes de aviación y responsabilidades relevantes de todos los involucrados; 3) Descripción de qué puestos, áreas, autoridades u otras instituciones deben ser notificadas en caso de un accidente e incidente, según aplique; 4) Requisitos de notificaciones especiales en caso de un accidente o incidente de aviación, cuando se transporten mercancías peligrosas 5) Descripción de los requisitos para reportar defectos y fallas ocurridas a las aeronaves requerido por la disposición aplicable.	Capítulo 1 Secciones: 1.6 1.6.2 1.6.3 1.6.5 1.7

Numeral	Descripción	Referencia MD
8.1.1.2.	d) Descripción detallada de los aspectos principales de los programas de seguridad de vuelo, incluyendo Programas para lograr y mantenerla concientización de posibles riesgos a todos los involucrados en los mismos.	Capítulo 1. Sección 1.8
	e) Descripción de procedimientos y responsabilidades necesarias del Oficial de Operaciones/Despachador. 1) Suministrando a los departamentos apropiados de la organización del explotador las instrucciones necesarias respecto a planes revisados para la utilización de la aeronave la tripulación, en caso de desviación, regreso de vuelo, demora en ruta o cancelación; 2) Recomendando nuevas rutas, altitudes y aeródromos de alternativa; 3) Comunicando al piloto al mando las consideraciones de carácter comercial y técnico que éste tal vez ignore y que pudieran repercutir en las decisiones operacionales, tales como el desvío forzoso a un destino de alternativa, etc.; 4) Comprobando si es adecuado el combustible restante; 5) Suministrando o haciendo que se suministre al piloto información suplementaria (incluso la relativa a condiciones meteorológicas significativas, irregularidades de funcionamiento de las instalaciones de navegación y de comunicaciones, etc.).	Capítulo 1. Sección 1.3.8
	f) Descripción del sistema de aseguramiento de la calidad adoptado;	Cap. 1. Sec 1.12
	g) Método para determinar la integración de tripulaciones (considerando marca y modelo de la aeronave, tipo y área de operación a ser emprendida, así como la fase de vuelo), incluyendo: 1) Requerimiento mínimo de tripulación, tiempo de vuelo y periodo de servicio planeado; 2) Experiencia (en horas de vuelo total y en el tipo), estado de actualización y capacidad de los miembros de tripulación; 3) Procedimientos que limiten el tiempo de vuelo y los periodos de servicio de vuelo y prevean periodos de descanso adecuados para la tripulación de vuelo y la tripulación de cabina; 4) Procedimiento para reportar las condiciones extraordinarias bajo las cuales el tiempo de vuelo y los periodos de servicio pueden ser excedidos, siempre y cuando, se someta a consideración de la Autoridad de Aviación Civil la justificación correspondiente, y 5) Planes de descanso para permitir el manejo de la fatiga de los miembros de la tripulación.	Capítulo 1. Sección 1.13

Numeral	Descripción	Referencia MD
8.1.1.2.	h) Una lista del equipo de navegación que debe llevarse y procedimientos de navegación, comprendiendo cualquier requisito relativo a las operaciones en un espacio aéreo en el que se prescribe la navegación basada en la performance de conformidad con las disposiciones aplicables, incluyendo: 1) Navegación estándar, navegación polar, PBN y en otras áreas designadas, 2) Redespacho de vuelo, degradación del sistema, ajuste de altímetro y sistemas aplicables.	Capítulo 1. Sección 1.14
	i) De acuerdo con el tipo de operación; los procedimientos de navegación de largo alcance que hayan de utilizarse, el procedimiento en caso de falla de motor para EDTO (ETOPS), de acuerdo con la disposición aplicable; la designación y utilización de aeropuertos en caso de desviación.	Capítulo 1. Sección 1.15
	j) Circunstancias en las cuales se debe mantener una guardia radio-escucha en las aeronaves.	Cap. 1. Sec 1.15
	k) Método de determinación y aplicación de altitudes mínimas de vuelo que se deben seguir, incluyendo: Procedimientos para establecer las altitudes / niveles de vuelo mínimos para los vuelos IFR y VFR."	Capítulo 3 Sección 3.2
	l) Procedimientos de vuelo, incluyendo: VFR e IFR.	Capítulo 1. Sección 1.22
	m) Métodos para determinar los mínimos de utilización de aeropuertos, incluyendo: 1) Métodos para determinar el mínimo de utilización de cada uno de los aeropuertos, incluyendo vuelos IFR de acuerdo con la disposición aplicable, además, se debe hacer referencia a los procedimientos para la determinación de la visibilidad y/o el alcance visual en la pista, y para la aplicabilidad de la visibilidad real observada por los pilotos la visibilidad reportada y el alcance visual reportado de la pista; 2) Mínimo de operación de ruta para vuelos VFR o porciones de un vuelo VFR y, cuando sean utilizadas aeronaves de un solo motor, instrucciones para la selección de ruta de acuerdo con la disponibilidad de superficie que permitan un aterrizaje forzoso seguro. 3) Determinación y aplicación de aeropuertos y el mínimo de operación en ruta.	Capítulo 3 Sección 3.3

Numeral	Descripción	Referencia MD
8.1.1.2.	n) Política y Procedimientos de carga de combustible de conformidad con la disposición aplicable, incluyendo: 1) Precauciones de seguridad durante la carga y descarga en todas las posibilidades que representen un riesgo durante esta operación 2) Administración de combustible en vuelo 3) Uso de combustibles semi-sintéticos para aviación de conformidad con la disposición aplicable, si aplica; 4) Reabastecimiento y descarga mientras los pasajeros estén abordando, a bordo o desembarcando 5) Precaución para evitarla mezcla de combustibles y precaución contra el fuego, incluyendo, protección electrostática.	Capítulo 1. Sección 1.16
	o) Arreglos y procedimientos de servicios de escala	Capítulo 1. Sección 1.17
	p) Designación del piloto al mando y, si es necesario por la duración del vuelo, los procedimientos para el relevo del piloto al mando u otros miembros de la tripulación; incluyendo: 1) Las reglas aplicables a la designación del piloto al mando, 2) La Incapacidad física y psicológica de la tripulación.	Capítulo 1. Sección 1.18
	q) Instrucciones para la tripulación de vuelo para cada tipo de operación con la indicación de la sucesión del mando, reuniendo las capacidades requeridas para las mismas;	Capítulo 1. Sección 1.18
	r) Procedimientos para los pilotos al mando que reciban una transmisión de peligro y que observen algún accidente.	Capítulo 1. Sección 1.6.3
	s) Instrucciones precisas para calcular las cantidades necesarias y abastecidas de combustible, aceite, agua-metanol y otros fluidos requeridos para cada tipo de operación de la aeronave, incluso la posibilidad de pérdida de presurización y de falla de uno o más motores en ruta;	Capítulo 1. Sección 1.19
	t) Las condiciones de empleo, almacenamiento y suministro de oxígeno determinado de conformidad con la disposición aplicable;	Capítulo 1. Sección 1.20

Numeral	Descripción	Referencia MD
8.1.1.2.	u) Operaciones en tierra, incluyendo: 1) Posicionamiento de equipos de tierra; 2) Operación de las puertas de la aeronave; 3) Seguridad en la plataforma (prevención de fuego, explosión y áreas de succión, por citar algunas); 4) FOD; 5) Procedimientos de puesta en marcha, rampa de salidas y llegadas; 6) Servicio de aeronaves, y 7) Procedimientos de deshielo y antihielo de conformidad con el ordenamiento jurídico aplicable;	Capítulo 1. Sección 1.21
	v) Procedimientos y responsabilidades para la preparación y aceptación del plan operacional de vuelo, así como la descripción de uso y ejemplos del formato utilizado	Capítulo 2 Sección 2.3.2
	w) Procedimientos normales de operación (SOP) para cada fase de vuelo	Cap. 1 Secc. 1.22
	x) Instrucciones sobre cómo y cuándo usar las listas normales de verificación	Cap. 1 Secc. 1.23
	y) Instrucciones sobre el conocimiento constante de la altitud y el uso de avisos de altitud automáticos o hechos por la tripulación, según apliquen	Cap. 1 Secc. 1.24
	z) Instrucciones sobre el uso de piloto automático y de mando automático de gases en IMC, mismos que son esenciales para evitar accidentes de aproximación y aterrizaje y accidentes de impacto contra el suelo sin pérdida de control, incluyendo 1) Limitación de la alta velocidad de descenso al aproximarse al suelo; e 2) Instrucciones y requisitos de capacitación para evitar el impacto contra el suelo sin pérdida de control y los criterios de utilización del sistema de advertencia de la proximidad del terreno (GPWS) de conformidad con el ordenamiento jurídico aplicable.	Cap. 1 Secc. 1.36
	aa) Instrucciones sobre la aclaración y aceptación de las autorizaciones de ATC, incluyendo, cuando implican franqueamiento del terreno y reportes de posición	Cap. 1 Secc. 1.36
	bb) Call out de salida y de aproximación	Cap. 1 Secc. 1.26
	cc) Procedimientos para familiarización con zonas, rutas y aeropuertos	Cap. 1 Secc. 1.26
	dd) Procedimiento de aproximación estabilizada	Cap. 1 Secc. 1.26
	ee) Las condiciones requeridas para iniciar o continuar una aproximación por instrumentos, incluyendo Instrucciones para efectuar procedimientos de aproximación de precisión y no de precisión por instrumentos.	Cap. 1 Secc. 1.26

Numeral	Descripción	Referencia MD
8.1.1.2.	ff) Asignación de las responsabilidades de la tripulación de vuelo y procedimientos para manejar la carga de trabajo de la tripulación durante operaciones nocturnas e IMC de aproximación y aterrizaje por instrumentos	Cap. 1 Secc. 1.26
	gg) Los criterios, política, instrucciones, procedimientos y requisitos de capacitación para evitar colisiones y la utilización del sistema anticollision de a bordo (ACAS/TCAS) de conformidad con el ordenamiento jurídico aplicable	Cap. 1 Secc. 1.27
	hh) Información e instrucciones relacionadas con la interceptación de una aeronave civil, incluyendo, procedimientos para pilotos al mando de aeronaves interceptadas y señales visuales para ser utilizadas por aeronaves interceptoras e interceptadas	Cap. 1 Secc. 1.28
	ii) Sobre la exposición a la radiación cósmica:	Cap. 1 Secc. 1.29
	jj) Detalles o procedimientos del sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS), de conformidad con el ordenamiento jurídico aplicable;	Cap. 1 Secc. 1.30
	kk) Información, instrucciones y procedimiento sobre transporte de mercancías peligrosas, incluso aquellas medidas que han de adoptarse en caso de emergencia, lo anterior, de conformidad con el ordenamiento jurídico aplicable, incluyendo: 1) Política sobre el transporte de mercancías peligrosas 2) Guía de los requisitos para la aceptación, etiquetado, manejo, almacenamiento y segregación 3) Responsabilidades del área de operaciones en relación con la disposición aplicable	Cap. 1 Secc. 1.31
	ll) Información, instrucciones y procedimiento sobre transporte de armas, de conformidad con la disposición aplicable;	Cap. 1 Secc. 1.32
	mm) Instrucciones y orientación de seguridad	Cap. 1 Secc. 1.33

Numeral	Descripción	Referencia MD
8.1.1.2.	nn) Procedimientos sobre la responsabilidad y autoridad del personal de operaciones en actos de interferencia ilícita, incluyendo 1) Instrucciones de seguridad y guías no confidenciales, así como reporte de delitos a bordo, sabotaje, amenazas de bomba, secuestro, etcétera; 2) Listas de verificación sobre los procedimientos de búsqueda de bombas y en caso de sospecha de sabotaje 3) Políticas 4) Descripción de medidas preventivas de seguridad e instrucción con referencia al manual requerido por el ordenamiento jurídico aplicable	Capítulo 1 Sección 1.33
	oo) Instrucciones y requisitos de capacitación para la utilización del visualizador de "cabeza alta" (HUD) y el sistema de visión mejorada (EVS), según aplique	Cap. 1 Secc. 1.34
	pp) Las normas y guías relevantes para los miembros de tripulación de cabina y de vuelo referentes a la salud, incluyendo: 1) Bebidas alcohólicas 2) Toda clase de narcóticos y drogas (incluso tabletas para dormir, medicamentos que alteren la capacidad física, alergias e inmunizaciones) 3) Práctica de buceo y donación de sangre 4) Precauciones con los alimentos, antes y durante el vuelo, así como descansos, intervenciones quirúrgicas y cualquier otra que dificulte o impida la realización de la operación.	Capítulo 1 Sección 1.35
	qq) Los procedimientos de operación para las distintas fases del vuelo, tal como instrucciones de preparación de vuelo y otros	Capítulo 1 Sección 1.36
	rr) Interpretación de información meteorológica, incluyendo procedimientos relacionados con las siguientes áreas: Material explicativo de la decodificación de los pronósticos e informes MET que sean relevantes, incluyendo la interpretación de expresiones condicionales.	Capítulo 1 Sección 1.37
	ss) Responsabilidades y uso del libro de bitácora, de conformidad con la disposición aplicable	Capítulo 1 Sección 1.4.4
	tt) Listado de documentos, formularios e información adicional que debe ser mantenida	Capítulo 1 Sección 1.4.4

Numeral	Descripción	Referencia MD
8.1.1.2.	uu) Procedimientos de conducción de carga y pasajeros que estén relacionados con la seguridad de conformidad con la disposición aplicable, incluyendo 1) Asignación de asientos, abordaje y desembarque de pasajeros, según aplique, incluyendo pasajeros enfermos y con movilidad reducida; 2) Carga y descarga de la aeronave, incluyendo cargas especiales y clasificación de compartimientos de carga 3) Actitud frente a la solicitud de transporte de pasajeros inadmisibles, deportados o personas en custodia 4) Tamaño y peso permisible de equipaje de mano 5) Transporte de animales	Capítulo 1 Secciones 1.39 1.39.1
	vv) Condiciones para evitar y/u operar en situaciones atmosféricas potencialmente peligrosas o adversas (diferentes climas) incluyendo 1) Tormentas eléctricas y de arena 2) Condiciones de engelamiento, precipitaciones fuertes, inversiones térmicas significativas y nubes de ceniza volcánica 3) Tipos de turbulencia, así como estela turbulenta y criterio de separación de ésta, considerando el tipo de aeronave, condiciones de viento y localización de la pista 4) Vientos transversales, corriente de chorro y ondas orográficas;	Capítulo 1 Sección 1.40
	ww) Requisitos referidos a las posiciones que deben ocupar los miembros de la tripulación asignada	Cap. 1 Secc. 1.41
	xx) Requisitos para uso del cinturón de seguridad y/o arneses por parte de pasajeros y tripulantes de cabina y de vuelo, durante las diferentes fases del vuelo o en el momento que se considere necesario por la seguridad de las personas;	Capítulo 1 Sección 1.42
	yy) Admisión a la cabina de mando por personas que no pertenezcan tripulación de vuelo	Cap. 1 Secc. 1.43
	zz) Uso de asientos de tripulación y de asientos adicionales de cabina de mando	Cap. 1 Secc. 1.44

Numeral	Descripción	Referencia MD
8.1.1.2.	aaa) Requisitos de seguridad de cabina, cubriendo 1) Preparación de la cabina para el vuelo, requisitos en vuelo y preparación para aterrizaje, incluyendo procedimientos para asegurar la cabina y cocinas 2) Cabina estéril 3) Procedimientos para asegurar que los pasajeros sean distribuidos en los asientos de tal manera que puedan ayudar en caso de una evacuación de emergencia, y no obstruir la evacuación de la aeronave 4) Procedimientos a seguir durante el abordaje y desembarque de pasajeros; 5) Fumar a bordo 6) Procedimientos de información a los pasajeros	Capítulo 1 Sección 1.45
	bbb) Vuelos de traslado sin pasajeros, de instrucción, de prueba y de posicionamiento, de acuerdo con la disposición aplicable	Capítulo 1 Sección 1.46
	ccc) Reglamento del aire de conformidad a la disposición aplicable	Cap. 1 Secc. 1.47
8.1.2	Parte 2: Información operacional de las aeronaves	
8.1.2.1	Información general de las aeronaves utilizadas, incluyendo a) Características siguientes 1) Dimensiones 2) Limitaciones operacionales aplicables 3) Estado de certificación 4) Configuración de la distribución de pasajeros, carga o equipamiento especial utilizado 5) Dibujos esquemáticos 6) Tipos de operación aprobadas, por ejemplo: IFR/VFR, CAT II/III, vuelos en condiciones conocidas de formación de hielo (engelamiento). 7) Composición de tripulación 8) Peso y balance 9) Limitaciones de velocidad. 10) Envoltentes de vuelo 11) Límites de viento 12) Limitaciones a los rendimientos para configuraciones aplicables (pendiente de pista, limitaciones en pistas húmedas o contaminadas, contaminación de la superficie de la aeronave y limitaciones de los sistemas).	Capítulo 2. Secciones: 2.1.1 2.1.2 2.1.11 2.1.3 2.1.4 2.1.5 2.2 2.1.6 2.1.7 2.1.8

Numeral	Descripción	Referencia MD
8.1.2.1	b) Limitaciones de certificación y funcionamiento de cada aeronave	Cap. 2 Sec. 2.1.11
	c) Procedimientos normales, anormales y de emergencia, de acuerdo con el contenido del manual de vuelo de la(s) aeronave(s) aprobado por la Autoridad de Aviación Civil, de conformidad con la disposición aplicable	Capítulo 2 Sección 2.1.9
	d) Datos de desempeño necesarios para permitir determinar lo siguiente 1) Límites de ascenso del despegue, peso, altitud, temperatura 2) Longitud de pista de despegue (pista seca, húmeda, contaminada) 3) Datos netos de la trayectoria de vuelo para el cálculo del libramiento de obstáculos o, cuando sea aplicable, la trayectoria de despegue 4) Pérdidas del gradiente para ascensos iniciales inclinados 5) Límites de ascenso en ruta 6) Longitud de pista de aterrizaje (pista seca, húmeda, contaminada) incluyendo los efectos en la distancia de aterrizaje por la falla de un sistema o instrumento en vuelo; 7) Límites de energía de frenado 8) Velocidades aplicables para las diferentes etapas del vuelo (considerando también pistas húmedas o contaminadas de despegue); 9) Datos suplementarios cubriendo vuelos en condiciones de engelamiento; 10) Cualquier rendimiento certificado relacionado con una configuración permisible o desviación de configuración, como el sistema de anti derrape inoperativo, debe ser incluido "11) Datos adicionales de rendimientos, donde sean aplicables, incluyendo los gradientes de ascenso de motor, datos de descenso progresivo efecto de fluidos de antihielo y deshielo, vuelo con el tren de aterrizaje abajo, vuelos de traslado con un motor fuera de servicio (en el caso de aeronaves con tres o más motores), vuelos conducidos bajo las consideraciones de la lista de partes faltantes. "	Capítulo 2. Sección 2.1.10

Numeral	Descripción	Referencia MD
8.1.2.1	e) Los datos de planificación de vuelo previos y durante el vuelo con distintos regímenes de empuje/potencia y velocidad, incluyendo - Factores como condiciones meteorológicas - Según aplique, procedimientos para operaciones de motores apagados, EDTO (ETOPS) y vuelos a aeropuertos aislados - Método para calcular el combustible necesario para las diferentes etapas de vuelo	Capítulo 2 Secciones: 2.4.1
	f) Las componentes máximas de viento transversal y de cola para cada tipo de aeronave utilizado y las disminuciones que han de aplicarse a estos valores teniendo debidamente en cuenta las ráfagas, baja visibilidad, condiciones de la superficie de la pista, experiencia de la tripulación, utilización del piloto automático, circunstancias anormales o de emergencia u otro tipo de factores operacionales pertinentes;	Capítulo 2 Sección: 2.1.7
	g) Los principios generales de peso y balance para cada aeronave, incluyendo: Políticas, definiciones, métodos o sistema de cálculo, procedimientos y responsabilidades para la preparación, utilización y aceptación del cálculo de peso y balance, incluyendo: - Procedimientos de última hora, como la elaboración de un nuevo cálculo de peso y balance por pasajeros y/o combustible - Gravedad específica de combustible, aceite y agua-metanol. Nota: Se debe incluir la información e instrucciones para completar la documentación del peso y balance, contemplando formularios generados de manera manual o por computadora, así como los pesos límites y centro de gravedad para cada uno de los modelos.	Capítulo 2 Secciones: 2.2.2 2.4.2
	h) Procedimientos y provisiones para carga y aseguramiento de la carga en la aeronave	Cap. 2 Sección 2.8
	i) Descripción de los sistemas de cada aeronave, controles e instrucciones operacionales pertinentes para su utilización	Cap. 2 Sección 2.9
	j) La Lista de Equipo Mínimo (MEL) y la lista de desviaciones respecto a la configuración correspondiente a los tipos de aeronaves utilizadas y a las operaciones autorizadas, comprendido cualquier requisito relativo a las operaciones en espacio aéreo en el que se prescribe la navegación basada en la performance, incluyendo la lista de partes faltantes	Cap. 2 Sección 2.10
	k) Equipo de supervivencia, emergencia, seguridad e instrucciones para diferentes rutas y los procedimientos necesarios para verificar su funcionamiento normal antes del despegue, comprendidos los procedimientos para determinar la cantidad requerida de oxígeno y la cantidad disponible, incluyendo: Lista de verificación del equipo de emergencia y de seguridad e instrucciones de uso.	Cap. 2 Sección 2.11

Numeral	Descripción	Referencia MD
8.1.2.1	l) Procedimientos de evacuación de emergencia, comprendidos los procedimientos según el tipo, la coordinación de la tripulación, la asignación de puestos de emergencia para la tripulación y las obligaciones en caso de emergencia asignadas a cada miembro de la tripulación	Cap. 2 Sección 2.11
	m) Descarga de combustible en vuelo de conformidad con la disposición aplicable, incluyendo: Procedimientos y situaciones en las cuales las aeronaves pueden proceder a la descarga deliberada de combustible en respuesta a una emergencia o necesidad operacional. Nota: El concesionario o permisionario debe contar con la siguiente información: fecha, hora y lugar del incidente, detalles de cualquier efecto perjudicial sobre personas, animales o propiedades y movimientos de aeronaves durante la hora y lugar en cuestión.	Cap. 2 Sección 2.12
8.1.3.	Parte 3: Información de rutas y aeropuertos.	
8.1.3.1.	Instrucciones e información de ruta para asegurar que la tripulación de vuelo tenga en cada vuelo información relativa a los servicios e instalaciones de comunicaciones, ayudas para la navegación, aeropuertos, aproximaciones, llegadas y salidas por instrumentos, incluyendo: a) Instalaciones de comunicación y ayudas de navegación b) Procedimientos de salida, aproximación y aproximación fallida, incluyendo procedimientos de atenuación del ruido c) Procedimientos de fallas de COM d) Instalaciones de rescate y búsqueda en el área sobre la cual debe volar la aeronave e) Una descripción de las cartas aeronáuticas que deben llevarse a bordo en relación con el tipo de vuelo y la ruta volada, incluyendo el método para verificar su validez f) Disponibilidad de información aeronáutica y servicios MET g) Procedimientos en ruta COM/NAV incluyendo espera h) Categorización de aeropuertos para calificar la competencia de la tripulación.	Capítulo 3 Secciones 3.1.1 3.1.2 3.1.3 3.1.4 3.1.5 3.1.6 3.1.7 3.1.8
8.1.3.2.	Las altitudes mínimas de vuelo para cada ruta que vaya a volarse	Capítulo 3 Sección 3.2
8.1.3.3	Los mínimos operacionales de utilización de cada aeropuerto que probablemente se utilice como aeropuerto de aterrizaje previsto o como aeropuerto alternativo	Capítulo 3 Sección 3.3

Numeral	Descripción	Referencia MS
8.1.3.4	Aumento de los mínimos operacionales de utilización de aeropuerto que se aplican en caso de deterioro de las instalaciones de aproximación o del mismo aeropuerto	Capítulo 3 Sección 3.3
8.1.3.5.	Instrucciones para determinar los mínimos de utilización de aeropuerto en aproximaciones por instrumentos empleando HUD y EVS, de conformidad con la disposición aplicable	N/A
8.1.3.6.	La información necesaria para cumplir con todos los perfiles de vuelo que requieren en las disposiciones aplicables, incluyendo, la determinación de a) Los requisitos de longitud de la pista de despegue y aterrizaje, cuando la superficie esté seca, mojada y contaminada, incluyendo los que exijan las fallas del sistema que afecten a la distancia de despegue y aterrizaje b) Las limitaciones de ascenso en el despegue c) Las limitaciones de ascenso en ruta d) Las limitaciones de ascenso en aproximaciones y aterrizajes e) La información complementaria, como limitaciones de velocidad para los neumáticos	Capítulo 3 Secciones 3.4
8.1.4.	Parte 4: Capacitación	
8.1.4.1	Los detalles del programa de capacitación para la tripulación de vuelo de conformidad con las disposiciones aplicables;	Capítulo 4 sección 4.1.1
8.1.4.2.	El programa de capacitación sobre las obligaciones de la tripulación de cabina de conformidad con las disposiciones aplicables	Capítulo 4 sección 4.1.2
8.1.4.3.	El programa de capacitación del personal encargado de las operaciones de vuelo, cuando se aplique con un método de supervisión de las operaciones de vuelo de conformidad con los requisitos del certificado de explotador de servicios aéreos (AOC).	Capítulo 4 sección 4.1.3
8.1.4.4	Para el personal de operaciones concerniente, incluyendo miembros de la tripulación de vuelo y cabina a) Los aspectos relevantes establecidos en la disposición aplicable que regule el transporte de mercancías peligrosas por vía aérea b) Los aspectos relevantes referentes a la seguridad del concesionario o permisionario, según aplique	Capítulo 4 sección 4.1.4 y 4.1.5
8.1.4.5.	Para el personal de operaciones que no pertenezca a la tripulación de cabina o de vuelo:	Capítulo 4 sección 4.1.4 y 4.1.5
8.1.4.6.	Procedimientos del proceso de capacitación de los siguientes casos: a) Sobre el personal que no logre o mantenga los estándares requeridos b) Asegurar que las situaciones de emergencia que requieran la aplicación de los procedimientos de emergencia o anormales y/o simulación de IMC en un ambiente artificial, no sean simulados durante vuelos comerciales; c) Descripción de la documentación que se debe almacenar, así como los periodos de almacenaje d) Sobre la inclusión de los factores humanos como parte de la instrucción y capacitación	Capítulo 4 secciones: 4.2.1 4.2.2 4.2.3 4.1.6

9	Requisitos de presentación del Manual de Despacho de Vuelos.	
	Para que el Manual sea revisado y en su caso autorizado por la Agencia Federal de Aviación Civil, el concesionario, permisionario, operador aéreo y persona moral debe cumplir con lo siguiente:	Entrega de Manual
9.1	El Manual no debe ser contrario a ninguna disposición aplicable, ningún permiso, concesión, aprobación o autorización emitida para el concesionario, permisionario, operador aéreo y persona moral;	Cap.1 Pág. 1-14
9.2	El concesionario, permisionario, operador aéreo o persona moral que presta el servicio de Despacho de Vuelos, es responsable de establecer y manifestar los derechos de autoría y protección de la información contenida en el manual, sin detrimento de lo establecido en la Ley General de Transparencia y Acceso a la Información Pública, la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública, la Ley General de Protección de Datos Personales en Posesión de Sujetos Obligados u otras disposiciones jurídicas aplicables;	Cap.1 Pág. 1-14
9.3	El concesionario, permisionario, operador o persona moral que presta el servicio de Despacho de Vuelos, debe elaborar tres copias en formato electrónico no editable;	Entrega de Manual
9.4	El Manual y sus enmiendas deben: a) Corresponder al tipo, marca, modelo y número de serie de la(s) aeronave(s) a operar; b) Elaborarse en formato electrónico no editable, estructurado por secciones que faciliten su revisión y consulta; c) Contar con un control de revisiones, índice(s), introducción o prefacio, definiciones y abreviaturas, capítulos, entre otros, e indicar con una línea vertical (lado izquierdo o derecho del margen) el cambio realizado al párrafo o texto del documento; d) Contener un control de distribuciones incluyendo: política, procedimientos, responsabilidades y limitaciones de la edición, impresión, distribución, uso y control de esta información entre su personal, así como de las personas o áreas encargadas de este documento en su distribución, actualización y/o vigencia; a través de los sistemas de red, de área local o de forma individual por cada equipo de cómputo; e) Ser en hoja de color blanco, además de que todas las hojas del manual deben estar numeradas y llevar la razón social del concesionario, permisionario y operador responsable de dicha aeronave o flota de aeronaves. La información que se requiera debe aparecer en el color indicado, por ejemplo, etiquetas de identificación de materiales peligrosos;y f) Elaborarse en idioma español y, si aplica en el idioma inglés, permitiéndose en general el uso de términos aeronáuticos, así como de tablas y/o gráficas en otro idioma con su respectiva traducción.	Capítulo 1 Página 5 a 45
9.5	Las enmiendas que se efectúen al manual se deben presentar a la Agencia Federal de Aviación Civil en formato electrónico y por separado para su revisión y autorización, mismas que deben contener exclusivamente las hojas del manual que están siendo revisadas; además, debe incluirse una versión completa del manual con la revisión integrada al mismo, para tal efecto deberán presentarse utilizando formatos de programas de cómputo "de sólo lectura", comercialmente disponibles y sin costo de adquisición, o de programas de cómputo compatibles con lo que posea la Agencia Federal de Aviación Civil;	Entrega de Manual

	MANUAL DE DESPACHO	
	Apéndices	

Numeral	Descripción	Referencia MS
9.6	El concesionario, permisionario, operador aéreo o persona moral que presta el Servicio de Despacho de Vuelos, debe presentar: a) Dos copias en disco compacto (CD) o minidisco compacto (mCD) o Universal Serial Bus (USB), identificados de conformidad con el numeral 9.4. inciso e) de la presente Circular Obligatoria, indicando además el nombre del manual, el número de enmienda o revisión y la fecha de esta; b) La caja de contenido del CD o minidisco compacto (mCD) o Universal Serial Bus (USB) debidamente identificada de conformidad con el numeral 9.4. inciso e) de la presente Circular Obligatoria, indicando además el nombre del manual, en caso de que el contenido del manual se componga de más de un CD o minidisco compacto (mCD) o Universal Serial Bus (USB), identificar el número de discos, y c) En caso de que el manual se componga de varios volúmenes, éstos deben ir debidamente identificados, de acuerdo con el número de volúmenes que contemple dicho manual.	Entrega de Manual
9.7	La Agencia Federal de Aviación Civil, puede autorizar una estructura del manual, diferente a la antes mencionada, siempre y cuando el concesionario, permisionario, operador aéreo o persona moral que presta el servicio de Despacho de Vuelos, justifique que la estructura propuesta cumple con el contenido establecido en la presente Circular Obligatoria.	N/A
Apéndice A.	Seguimiento de aeronaves.	Capítulo 2. Sección 2.6

APENDICE 2 CODIGOS DE DEMORA

CODIGO	AREA	DESCRIPCION	REPERCUSION	CATEGORIA
AP		Infraestructura Aeroportuaria		
AP1	Suministro Tarde de Combustible	Abastecimiento Tardío de Combustible	RAP	NC
AP2	Falta de Posiciones	Falta de Posiciones para el Estacionamiento de la Aeronave		
AP3	Rodajes, Pistas o Aeropuerto Cerrado	Calles de rodaje o pistas cerradas, Aeropuerto Cerrado		
AP4	Salas y/o Filtros saturados	Salas o Filtros de seguridad Saturados		
AP5	Falta de Aerocares	Falta de Aerocares para el Abordaje		
AP6	Falla de Energía Eléctrica	Falla en el suministro de energía eléctrica		
CODIGO	AREA	DESCRIPCION	REPERCUSION	CATEGORIA
CL		Clientes y Equipaje		
CL1	Cliente Enfermo	Cliente Enfermo a bordo del avión	RCL	NC
CL2	Documentación Tardía	Cliente documentando tarde en mostradores		
CL3	Abordaje de Clientes Especiales	Abordaje de Clientes con necesidades especiales		
CL4	Espera de Clientes en Conexión	Espera de Clientes provenientes de otro vuelo		
CL5	Abordaje Lento de Clientes	Clientes Abordando lento		
CL6	Desembarque lento de Clientes	Clientes Desembarcando lento		
CL7	Reacomodo de Clientes	Reacomodo o Reasignación de Clientes Abordo		
CL8	Clientes Perturbadores	Clientes Perturbadores		
CL9	Clientes sin Identificación	Clientes Presentándose sin Identificación a Documentar o al Abordaje		
CL10	Corrección peso y balance	Corrección peso y balance por clientes no-show con pase web		
CODIGO	AREA	DESCRIPCION	REPERCUSION	CATEGORIA
AU		Autoridades		
AU1	Inspección de la Autoridad	Inspección de documentos de la aeronave en plataforma	RAU	NC
AU2	Eventos Oficiales	Cierre momentáneo del aeropuerto por visita presidencial		
AU3	Migración	Falta de Personal de Migración		
AU4	Autoridades	Restricción del espacio aéreo		
AU5	Operativos Especiales de la Autoridad	Cierre de Aeropuerto por amenaza de bomba, Avión en emergencia		
CODIGO	AREA	DESCRIPCION	REPERCUSION	CATEGORIA
WX		Condiciones Meteorológicas		
WX1	Aeropuerto de Salida	Aeropuerto de Origen Bajo mínimos meteorológicos	RWX	NC
WX2	Aeropuerto de Llegada	Aeropuerto de Arribo bajo Mínimos Meteorológicos		
WX5	Labores Impedidas por WX	Condiciones meteorológicas que impiden las labores en plataforma		
WX6	Desvío a Aeropuerto alternativo	Desvío a Aeropuerto alternativo por alto de destino bajo mínimos		
WX7	Condiciones en Ruta	Desviaciones en ruta por condiciones meteorológicas		
CODIGO	AREA	DESCRIPCION	REPERCUSION	CATEGORIA
DA		Daños a la Aeronave		
DA1	Daños durante la Operación de Vuelo	Daños durante la operación en vuelo (Impacto de ave, rotura de parabrisas, etc)	RDA	NC
DA2	Daños durante la Operación en Rampa	Daños durante la operación en tierra (Golpes con carros equipajeros, barra de remolque, etc)		
DA3	Afectaciones por daños a Equipo	Reestructura Operacional por daños al equipo		
CODIGO	AREA	DESCRIPCION	REPERCUSION	CATEGORIA
PS		Procedimientos de Seguridad		
PS1	Procedimiento de Seguridad	Procedimiento de Seguridad por pasajero no abordado	RDA	NC
PS2	Revisión de Equipaje por Autoridades	Revisión especial de equipaje por parte de autoridades		
PS3	Revisión de Seguridad de la Aeronave	Procedimiento de Seguridad de la aeronave (no incluye revisión del primer vuelo del día)		
CODIGO	AREA	DESCRIPCION	REPERCUSION	CATEGORIA
TA		ATC		
TA1	Autorización de Remolque	Espera de Autorización para remolque	RTA	NC
TA2	Desviaciones por instrucción de CTA	Desviaciones en ruta por instrucciones del CTA		
TA3	Falla de Sistema de CTA (Torre, AFTN)	Falla de sistema en torre de control o red AFTN que impide la recepción de los planes de vuelo		
TA4	Cambio de Pista	Cambio de pista durante el rodaje hacia cabecera		
TA5	Falta de Personal en Torre de Control del Aeropuerto	Falta o Espera de Controlador en Torre		
TA6	Control de Flujo	Espera en plataforma por Control de Flujo		

CODIGO	AREA	DESCRIPCION	REPERCUSION	CATEGORIA
PI		Pilotos		
PI1	Tripulacion Técnica Presentandose Tarde	Tripulacion Técnica Presentandose Tarde al vuelo	RPI	C
PI2	Piloto Enfermo	Piloto Enferma(o) en Vuelo		
PI3	Errores de la tripulacion tecnica	errores de la tripulacion tecnica		
PI4	Falta de Tripulacion Técnica	Falta o ausencia de Tripulacion Técnica		
PI5	Esperando Piloto de Reserva	Esperando Piloto de reserva Asignado a tiempo		
PI6	Solicitud especial de la Tripulación Técnica	Solicitudes especiales durante la operación		
PI7	Tripulacion presentandose tarde	Piloto tarde por situaciones ajenas al tripulante		
CODIGO	AREA	DESCRIPCION	REPERCUSION	CATEGORIA
SI		Sistemas		
SI1	Falla de Sistema de Planes de Vuelo	Falla de sistema para elaboracion de planes de vuelo	RSI	C
SI2	Falla de Sistema de Peso y Balance	Falla de sistema para elaboracion de Peso y Balance		
SI3	Falla de Sistema de Documentacion	Falla de sistema para documentacion		
SI4	Falla de Equipo de Computo o Impresora	Falla de Equipo o de impresión		
SI5	Falla de Red	Falla de Red		
SI6	Falla de Equipos de Comunicación	Falla de equipos de comunicación, Telefono, Radios, etc		
CODIGO	AREA	DESCRIPCION	REPERCUSION	CATEGORIA
CC		CCO		
CC1	Plan de Vuelo o Peso y balance tarde	Envío o Elaboracion Tardia de plan de vuelo o peso y balance	RCC	C
CC2	Cambio de Plan de Vuelo de UH	Cambios de UH al plan de vuelo		
CC3	Asignacion tarde o erronea de Tripulacion	Asignacion tardia o erronea de tripulacion		
CC4	Atencion de Vuelos Simultaneos	Atencion de vuelos simultaneos		
CC5	Correccion a la General Dec de UH	Correcciones de UH a la General Declaration		
CC6	Tripulacion Cambiando de Equipo	Tripulacion cambiando de equipo para continuar secuencia		
CC7	Espera de Transportacion para Tripulacion	Espera de Transportacion para la tripulacion		
CODIGO	AREA	DESCRIPCION	REPERCUSION	CATEGORIA
CO		Comisariato		
CO1	Abastecimiento Tarde	Abastecimineto tarde de vuelos de itinerario	RCO	C
CO2	Abastecimiento Incompleto	Comisariato Incompleto		
CODIGO	AREA	DESCRIPCION	REPERCUSION	CATEGORIA
TR		Trafico MEBC		
TR1	Cierre Tarde de Vuelo	Cierre tardio del vuelo en mostradores	RTR	C
TR2	Correcciones al cierre de vuelo	Correcciones al cierre por clientes mal documentados		
TR3	Errores de Documentacion	Errores de documentacion		
TR4	Falta de Personal	Falta de personal para atencion a clientes		
TR5	Cliente mal Abordado	Cliente mal Abordado		
TR6	Abordaje Tarde	Inicio tardio del Abordaje		
TR7	Procedimiento de Seguridad	Procedimiento de Seguridad por Pasajero no Abordado		
TR8	Bajando equipaje Voluminoso	Bajando equipaje voluminoso de u.h. no detectado en abordaje		
TR9	Proteccion de Clientes	Proteccion de clientes de vuelos demorados o candelados		
TR10	Aceptacion de pasajeros de U.H.	Aceptacion de pasajeros despues de la hora de cierre de documentacion		
CODIGO	AREA	DESCRIPCION	REPERCUSION	CATEGORIA
DC		Comercial		
DC1	Programacion de Vuelos Especiales	Programacion de Secciones Extras que Afectan al Itinerario	RDC	C
DC2	Programacion de Vuelos Charter	Programacion de Vuelos Charter que Afectan al Itinerario		
DC3	Itinerario Corto para cambio de Tripulacion	Tiempo insuficiente en plataforma para cambio de tripulacion		
DC4	Eventos Especiales	Tiempo extra a lo programado para la realización de eventos especiales		
CODIGO	AREA	DESCRIPCION	REPERCUSION	CATEGORIA
RA		Rampa MEBC		
RA1	Carga y Descarga de XQ	Carga y Descarga lenta o tarde de XQ	RRA	C
RA2	Carga Erronea de Combustible	Errores u Omisiones durante la carga de combustible por el ROT		
RA3	Limpieza del Avion	Demora en la Limpieza del Avion		
RA4	Falta de Operador de Equipo de Apoyo	Falta o falla de operador de equipo de apoyo		
RA5	Falta o Falla de Equipo de Apoyo	Falla de Equipo de apoyo en plataforma		
RA6	Falta o Falla de Equipo de Apoyo (plantas)	Falta de equipo de apoyo planta neumatica y/o electrica		
RA7	Falta de personal de Rampa	Falta de personal de Rampa para atender los vuelos		
RA8	Personal Tarde Para Recibo del Avion en Plataforma	Llegada tarde del personal a recibir el avion en posicion		
RA9	Entrega Tarde de Peso y Balance	Entrega tardia o correccion de peso y balance		
RA10	Falta de Personal	Falta de Personal para atencion de los vuelos en plataforma		
RA11	Procedimiento de Seguridad	Procedimiento de Seguridad, localizando y bajando XQ		
RA12	Operaciones Simultaneas	Operaciones Simultaneas No programadas		
RA13	Cierre tarde o correccion	Cierre tarde o correccion por parte del ROT		
RA14	Errores tecnicos	Errores tecnicos del personal de tierra		

CODIGO	AREA	DESCRIPCION	REPERCUSION	CATEGORIA
SO		Sobregargos		
SO1	Sobrecargo Presentandose Tarde	Sobrecargo Presentandose Tarde a Vuelo	RSO	C
SO2	Sobrecargo Enfermo	Sobrecargo Enferma(o) en vuelo		
SO3	Errores de la tripulacion de servicio	Errores de la tripulacion de servicio		
SO4	Falta de tripulacion de servicio	Falta o Ausencia de sobrecargo		
SO5	Esperando sobrecargo de reserva	Esperando sobrecargo de reserva asignado a tiempo		
SO6	Solicitud Especial de la Tripulacion de Servicio	Solicitud especial durante la operación		
CODIGO	AREA	DESCRIPCION	REPERCUSION	CATEGORIA
MT		Mantenimiento		
MT1	Fallas de la Aeronave	Falla de la Aeronave	RMT	C
MT2	Cambio de equipo, Solicitud de Manto durante la operación	Cambio de Equipo por falla o solicitud de manto durante la operación		
MT3	Entrega Tarde de Equipo	Entrega tarde del equipo para iniciar vuelos		
MT4	Espera de Tecnico	Espera de Tecnico para atender reportes o para viajar abordo		
MT5	Cambio de equipo a solicitud Ing. Planeacion	Cambio de Equipo a solicitud de Ingenieria de Planeacion		
MT6	Falta y/o entrega tarde de partes en almacen	Falta y/o entrega tarde de partes en almacen		
MT7	Difiriendo equipo de U/H	Se difiere equipo de U/H para poder realizar la operación		
MT8	AOG espera de partes de otra estacion	Espera de partes para equipo AOG		
MT9	FAK incompleto	FAK incompleto para atender tareas		
CODIGO	AREA	DESCRIPCION	REPERCUSION	CATEGORIA
AF		Administración y Finanzas		
AF1	Finanzas	Demoras imputables al area de Finanzas por falta de pagos	RAF	C
CODIGO	AREA	DESCRIPCION	REPERCUSION	CATEGORIA
SM		Compras y Suministros		
SM1	Falta de partes	Falta de partes no solicitadas o demora en su entrega por compras	RSM	C
SM2	Falta o falla de transporte u Hospedaje	Falta o falla de transporte u Hospedaje por area de suministros		
CODIGO	AREA	DESCRIPCION	REPERCUSION	CATEGORIA
SE		Seguridad Operacional		
SE1	Seguridad Operacional	Acciones y/o solicitudes de Seguridad Operacional	RSE	C
CODIGO	AREA	DESCRIPCION	REPERCUSION	CATEGORIA
JO		Juridico		
JO1	Juridico	Acciones y/o solicitudes del area Juridica	RJO	C
CODIGO	AREA	DESCRIPCION	REPERCUSION	CATEGORIA
LA		Aeronaves		
LA1	Restricciones	Restricciones Legales	RLA	C
LA2	Falta de documentos	Falta de Documentos a bordo de la aeronave		
LA3	Restricciones Operativas	Restricciones operativas de la Aeronave		
CODIGO	AREA	DESCRIPCION	REPERCUSION	CATEGORIA
MI		Miscelaneos		
MI1	Miscelaneos	Varios no contenidos en otra Clasificacion	RMI	C
MI2	Arranque con plantas externas	Arranque de motores con plantas externas		
CODIGO	AREA	DESCRIPCION	REPERCUSION	CATEGORIA
TT		Trafico TAR		
TT1	Cierre Tarde de Vuelo	Cierre tardio del vuelo en mostradores	RTT	C
TT2	Correcciones al cierre de vuelo	Correcciones al cierre por clientes mal documentados		
TT3	Errores de Documentacion	Errores de documentacion		
TT4	Falta de Personal	Falta de personal para atencion a clientes		
TT5	Cliente mal Abordado	Cliente mal Abordado		
TT6	Abordaje Tarde	Inicio tardio del Abordaje		
TT7	Bajando equipaje Voluminoso	Bajando equipaje voluminoso de u.h. no detectado en abordaje		
TT8	Proteccion de Clientes	Proteccion de clientes de vuelos demorados o cancelados		
TT9	Aceptacion de pasajeros de U.H.	Aceptacion de pasajeros despues de la hora de cierre de documentacion		
CODIGO	AREA	DESCRIPCION	REPERCUSION	CATEGORIA
OF		Optimización de flota		
OF 1	Tiempo insuficiente por cambio de tripulación	Tiempo insuficiente por cambio de tripulación debido al ajuste de itinerario	OF	ROF
OF 2	Cierre de operación de aeropuerto	Cierre de horario de operación de aeropuerto por ajuste de itinerario		

APENDICE 3 FORMATOS

Prontuario del plan de vuelo

1	Log Nr.: 5073 Page 1	2	MMQT-MMMY LCT766
3	TAR MEXICO - OPERATIONAL FLT PLAN / JOURNEY LOG	4	MET : 02260240
5	RWY 09/27 CONF F9 -- ALT TOL--		
6	FLIGHT: LCT766 DATE : 26/02-2021	7	CAPT: FRANCO F/O : JAFET
		8	STW : S
		9	MECH:
		10	DISP: LA 200502087

I. DATOS GENERALES DE LA OPERACIÓN.

- Numero de plan de vuelo y página del documento.
- Origen-Destino, designado en código OACI/Numero de vuelo.
- Nombre comercial de la aerolínea.
- Reporte meteorológico: mm/dd/hhmm UTC.
- Pista de despegue y configuración para despegue.
- Configuración de cabina para despegue: Posición de flaps/Modo de despegue para motores.
- Numero de vuelo y fecha.
- Tripulación de vuelo asignada.
- Tripulación de servicio asignada.
- Técnico de Mantenimiento asignado.
- Firma electrónica del Despachador.

II. INFORMACIÓN DE VUELO.

12	ACFT : E145	REG : XAJFH	21
13	FLT :	FL : 220	22
14	FROM : MMQT QRO	QUERETARO/INTL	
15	TO : MMAS AGU	AGUASCALIENTES	
16	ALT1 : MMLO BJX	LEON/DE GUANAJU	
17	ALT2 :		
18	TO ALT:		
19	FL DEST ALT1: 130		
20	FL DEST ALT2: 0		

- Modelo de avión.
- Numero de vuelo.
- Origen.
- Destino.
- Alterno 1.

17. Alterno 2.
18. Alterno al despegue.
19. Nivel de vuelo Alterno 1.
20. Nivel de vuelo Alterno 2.
21. Matricula de la aeronave.
22. Nivel del vuelo origen destino.

III. INFORMACIÓN DE TIEMPOS.

-----TIME-----			
23	STD	15:20	29
24	CTOT	:	30
25	ON BLK	:	31
26	OFF BLK	:	32
27	BLK TIME	:	33
28	LANDFUEL	:	34
	STA	15:51	
	DELAY C	:	
	LAND	:	
	AIRB	:	
	AIR T	:	
	BURN OFF	:	

23. Estimado de salida del origen.
24. Combustible total.
25. Hora de calzo, llegada.
26. Hora de calzo, salida.
27. Tiempo de calzos.
28. Combustible remanente.
29. Estimado de llegada al destino.
30. Tiempo de demora.
31. Hora de aterrizaje.
32. Hora de despegue.
33. Tiempo de vuelo.
34. Combustible al despegue.

IV. INFORMACIÓN DE PESOS.

-----WEIGHT-----	
35	DOW LINEA A 28070
36	PAX : 1
37	PAYLOAD : 195
38	ZFW : 28264
39	T/O FUEL : 3475
40	TOW : 31740
41	TRIP FUEL : 1329
42	ELW : 30410
43	MLW : 42549

35. Peso Básico Operacional.
36. Número de pasajeros.
37. Carga de paga.
38. Peso Cero Combustible.
39. Combustible al Despegue.
40. Peso de despegue.
41. Combustible requerido para ruta.
42. Peso estimado al aterrizaje.
43. Peso Máximo Estructural al aterrizaje.

V. INFORMACIÓN DE COMBUSTIBLE.

-----FUEL-----				
44	TRIP	:	0:31	1329
45	CF MCF	:	0:05	145
46	FRES	:	0:30	802
47	ALT1	:	0:21	862
48	COMP	:	0:00	0
49	REQ	:	1:27	3138
50	EXTRA	:	0:14	337
51	TAXI	:	0:15	225
52	RAMP	:	1:41	3700
53	MIN DIV FUEL	:		1664

44. Combustible de ruta Origen-Destino.
45. Combustible de contingencia 10%.
46. Combustible de Reserva.
47. Combustible al alterno.
48. Combustible Compañía.
49. Combustible Mínimo requerido al despegue.
50. Combustible extra.
51. Combustible de rodaje.
52. Combustible tiempo en rampa.
53. Combustible mínimo para desvío al alterno.

VI. INFORMACIÓN MISCELANEA.

-----MISC-----				
54	GAIN/LOSS	:	LOSS	36\$/TON
55	OPT. FUEL	:	3700	L.ELEV: 6112 FT
56	PLND ROUTE	:	177 NM	(328 KM)
57	AVG. WC/TRK	:	3 KTS	HEAD / 299
58	ISA AT TOC	:	ISA DEV	13
59	PLN PROFILE	:	260KIAS/M.	74
60	TURBULENCE	:	1/QET	
61	NEXT DEST.	:		
62	HANDL. DEP	:	129.750	TAR AEROLINEAS
63	HANDL. DES	:	129.750	TAR AEROLINEAS
64	HANDL. ALT	:	129.750	TAR AEROLINEAS

- 54. GAIN/LOSS.
- 55. Combustible óptimo.
- 56. Distancia de la ruta planeada.
- 57. Componente de viento.
- 58. ISA al nivelar.
- 59. Velocidad.
- 60. Indicador de Turbulencia.
- 61. Siguiente destino.
- 62. Frecuencia Origen.
- 63. Frecuencia Destino.
- 64. Frecuencia Alterno.

VII. COMPARACIÓN POR NIVEL DE VUELO.

---CORRECTIONS---						
FL	WC	TIME	TRIP	10KT	1TON	D/C
280	-2	31.4	1260	32	41	18
260	-1	30.8	1295	32	34	43
240	-2	30.8	1320	33	39	62
220	-3	31.7	1329	33	40	71
200	-3	33.1	1305	33	44	54
180	-2	33.5	1330	33	47	74
160	-2	34.2	1370	34	39	106
140	1	34.5	1394	35	41	125
120	0	N/A	0	0	N/A	---
65	66	67	68	69	70	71

- 65. Nivel de vuelo.
- 66. Componente de viento.
- 67. Tiempo.
- 68. Consumo.
- 69. Velocidad 10 KTS.
- 70. Consumo por 1 lb.
- 71. Costo directo por nivel de vuelo.

VIII. SEGUIMIENTO DE RUTA.

72	73	74	75	76	77	78	79	80	81	82	83	84	85	86
IDENT MMQT	T FL	AWY W/V	GMORA S	MT ISA	TAS GS	DIST REM	TIME ACC	ETO	RET	ATO	USED REM	ACT ONB	REMARKS	
	87	88		89	90	177					3475			
QET MMFR	D	QET2B 130		264 16	300 296	19 158	4 0:04				486 3214			

72. Identificador del punto actual.
 73. Radio ayudas en ruta. "T" para el tipo de Waypoint. "D" para VOR/DME. "A" para AIRWAY. "N" para NDB.
 74. Aerovía.
 75. GMORA. Elevación con respecto al terreno.
 76. "S" para windshear.
 77. Magnetic track.
 78. True Airspeed.
 79. Distancia recorrida.
 80. Tiempo acumulado.
 81. Tiempo estimado al punto.
 82. Tiempo reestimado.
 83. Tiempo actual al punto.
 84. Combustible consumido.
 85. Combustible actual.
 86. Notas.
 87. Nivel de vuelo.
 88. Dirección e intensidad del viento.
 89. Desviación ISA.
 90. Ground speed.

IX. INTENSIDAD Y DIRECCION DEL VIENTO EN DESCENSO.

-----DESCENT WINDS & CREW - LCT4460-----				
FL300 348/014	FL240 344/008	FL180 104/001	FL100 178/003	FL050 184/003
91				

91. Dirección e intensidad del viento, en descenso, de acuerdo a cada nivel de vuelo.

X. LATITUD Y LONGITUD DE WAYPOINTS.

-----LAT LON LIST-----					
			92		
DEP	MMQT/QRO	QUERETARO/INTL		N20:37.0	W100:11.1
1	QET	QUERETARO	113.00	N20:37.1	W100:11.6
2	-TOC-			N20:48.4	W100:30.5
3	ONBIK	ONBIK		N20:50.6	W100:34.1
4	UKIRO	UKIRO		N21:04.3	W100:57.2
5	MANTA	MANTA		N21:18.3	W101:20.9
6	-TOD-			N21:29.8	W101:48.3
7	ANILA	ANILA		N21:30.5	W101:49.8
8	AGU	AGUASCALIENTES	113.60	N21:42.7	W102:19.1
DEST	MMAS/AGU	AGUASCALIENTES/		N21:42.3	W102:19.1
ALT	MMLO/BJX	LEON/DE GUANAJU		N20:59.6	W101:28.9

92. Waypoints de ruta/Identificador de aeródromo (Código IATA & OACI) /Nombre del Waypoint/Coordenadas.

XI. DIRECCION E INTENSIDAD DEL VIENTO Y TEMPERATURA EN RUTA.

93 ENROUTE WINDS										
IDENT	FL 180		FL 200		FL 220		FL 240		FL 260	
	W/V	TMP	W/V	TMP	W/V	TMP	W/V	TMP	W/V	TMP
QET	268/002	-5	263/003	-9	263/003	-12	258/004	-16	284/007	-21
-TOC-	294/004	-6	293/005	-9	293/006	-13	292/007	-16	298/007	-21
ONBIK	294/004	-6	293/005	-9	293/006	-13	292/007	-16	298/007	-21
UKIRO	264/003	-6	294/005	-9	294/006	-13	324/008	-16	330/009	-21
MANTA	264/003	-6	294/005	-9	294/006	-13	324/008	-16	330/009	-21
-TOD-	264/003	-6	294/005	-9	294/006	-13	324/008	-16	330/009	-21
ANILA	264/003	-6	294/005	-9	294/006	-13	324/008	-16	330/009	-21
AGU	104/001	-6	044/003	-9	044/006	-12	344/008	-15	346/010	-20

93. Dirección, componente de viento y temperatura para cada punto y nivel de vuelo.

XII. INFORMACION Y REQUERIMIENTOS EXTRAS.

94 LCT4460 - INCIDENT/REPORT FILED: IF YES STATE TYPE: _____
95 NATURE OF FLIGHT : X PAX CARGO FERRY SCHOOL TEST OTHER
96 HANDLING REMARKS : STEPS AFT YES/NO TOWBAR: YES/NO HEADSET: YES/NO
 (CIRCLE YES OR NO) FINAL FIGURES TO COCKPIT WITHIN 10 MIN ETD: YES/NO

94. Reporte de incidente.

95. Tipo de vuelo: PAX/CARGO/FERRY/SCHOOL/TEST/OTHER.

96. Notas para servicios de apoyo en tierra.

Abril 2025	Redición 1	Página AI-26
Link Conexión Aérea S.A. de C.V.		

	MANUAL DE DESPACHO	
	Apéndices	

XIII. PLAN DE VUELO ATC.

97 (FPL-LCT4460-IS
 -E145/M-SDFGW/S
 -MMQT1520
 -N0399F220 QET UJ33 AGU
 -MMAS0031 MMLO
 -DOF/190712 REG/XAJFH
 -E/0137 P/004 R/VE S/MJ J/F
 A/WHITE RED
 C/OLIVARES 201640351)

97. Plan de Vuelo ATC.

XIV. AUTORIZACION PREVIA AL VUELO.

- 98** **AUTORIZACION DE VUELO:**
 Confirmando recibido y enterado de esta autorización de vuelo incluyendo condiciones meteorológicas, y considero que las condiciones y todos los factores cumplen con la normatividad aplicable y reúnen las condiciones requeridas para operar el vuelo con SEGURIDAD y que así mismo lo conduciré de acuerdo con los procedimientos establecidos en los manuales aplicable y la técnica de vuelo en apego estricto a este plan de vuelo.
-
- 99** **Nombre del Capitan / Num. de Licencia**
- 100** **Firma**
 Link Conexión Aérea SA de CV . De acuerdo a la normatividad aplicable, autoriza la realización del presente vuelo de acuerdo a la información descrita en este plan de vuelo operacional.
-
- 101** **DISPATCHER**
DG 200112525
- 102** **RUBRICA REPRESENTANTE DE OPERACIONES EN TIERRA**

98. Política de autorización de vuelo, siempre apegándose a los lineamientos de seguridad operacional.
99. Nombre y número de licencia del Piloto al Mando.
100. Firma de conformidad del Piloto al Mando.
101. Firma electrónica del Despachador en turno que elabora el Plan de Vuelo en el CCO.
102. Rubrica de conformidad del Representante de Operaciones en Tierra (ROT).

Abril 2025	Redición 1	Página AI-27
Link Conexión Aérea S.A. de C.V.		



MANUAL DE DESPACHO

Apéndices

Formato de Entrega de turno

FECHA Y HORARIO

12 OCTUBRE 05:00 Hrs a 12 OCTUBRE 17:00 Hrs

NOMBRE / LICENCIA

FIRMA

Despachador que entrega el turno:

JULIAN HERNANDEZ

2001888888

Despachador que recibe el turno:

ALBERTO ZUÑIGA

2001999999

1

Enviar la Programacion con tripulantes sin bloqueo de celdas
Revisar Notams Vigentes
Mantenimiento solicita enrutar el XA-AAA a QRO por trabajos prioritarios (Solicita Enrique Tellez)

2

STATUS FLOTA

FECHA	MATRICULA	M.E.L.	COMPONENTE INOPERATIVO	VENCIMIENTO	AFECTACION A LA OPERACIÓN	ACCIONES TOMADAS

3

NOTAMS

FECHA	ESTACION	PERIODO	IRREGULARIDAD	ACCIONES TOMADAS
13-oct-16	GDL	0625/0915 días 13,20 y 22 Octubre	Pista 10/28 Cerrada	Verificar Operaciones a GDL

4

CONDICIONES METEOROLOGICAS

FECHA	STNS AFECTADAS	PERIODO ESTIMADO DE AFECTACION	FENOMENOS ATMOSFÉRICOS PRESENTES O PRONOSTICADOS	ACCIONES TOMADAS
14-oct-16	CLQ	TEMPO 1411/1415	2 SM BR BKN100	Extra fuel

5

REPORTE DE SISTEMAS

FECHA	ESTACION	APLICACIÓN	REPORTE	COMENTARIOS

6

REPORTES DE PERSONAL DE CCO

FECHA	NOMBRE	ASIGNACION	PERIODO	NOTAS	NOTIFICO
04/10/2016	Marcelino	Vacaciones	18 y 19 de Octubre	Cubre Alberto	RL
10/10/2016	Marcelino	Vacaciones	22 y 23 de Octubre	Cubre Rodrigo	RL
10/10/2016	Alberto	Vacaciones	21 y 24 de Octubre	Cubre Rodrigo	RL

7

PERSONAL EN TURNO

NOMBRE

8

Abril 2025

Redición 1

Página AI-28

Link Conexión Aérea S.A. de C.V.

	MANUAL DE DESPACHO	
	Apéndices	

Descripción del llenado del formato entrega de turno

1. Se Escribe la Fecha y el turno en el que se elaboró, Asimismo, se debe anotar el nombre y número de licencia del despachador que entrega el turno y el que recibe.
2. Se anotan los avisos Generales de lo ocurrido en el turno, así como acciones pendientes por confirmar (vuelos cancelados, Cambios de equipo, etc.)
3. Se anotarán los reportes de Diferidos que Envíe CCM y que afecten o que involucren alguna penalización a los rendimientos para el despacho de las aeronaves.
4. Se anotarán los NOTAM's vigentes y se les dará seguimiento para removerlos cuando hayan vencido
5. Se anotarán las condiciones meteorológicas que deberán ser observadas su desarrollo por posibles afectaciones a las operaciones.
6. Se anotará alguna observación o aviso de reporte de falla de sistemas del CCO (Mantenimiento programado, etc.)
7. Se anotarán los avisos y/o asignaciones del personal de despacho en cuanto a cursos, vacaciones, coberturas, etc.
8. Se anotarán los nombres de los despachadores que estuvieron laborando durante el turno.

De este formato se deberá de llevar un archivo en electrónico almacenado en la PC del controlador.

Abril 2025	Redición 1	Página AI-29
Link Conexión Aérea S.A. de C.V.		

Formato de vuelo de familiarización (check de ruta)



CLAVE: MD-F04
 NO. DE REVISIÓN 02
 FECHA DE REVISIÓN 01-ABR-2025

REPORT DE VUELO DE FAMILIARIZACIÓN			
NOMBRE DEL DESPACHADOR		FECHA	
POR MEDIO DE LA PRESENTE ME PERMITO PRESENTAR EL SIGUIENTE INFORME CON LOS DATOS RECABADOS EN MI VUELO DE FAMILIARIZACIÓN			
RUTA	VUELO	MATRÍCULA	CAPITÁN
SALIDA ITINERARIO	RODAJE	SALIDA REAL	DESPÉGUE
OPERACIÓN DE SALIDA			
PLAN DE VUELO		REAL	
SALIDA CODIFICADA			
RUTA			
LLEGADA CODIFICADA			
TANKER Y/O XFUEL			
CONSUMO			
COMBUSTIBLE EN RAMPA			
TIEMPO ESTIMADO EN RUTA			
PESO DE ATERRIZAJE			
PESO DE DESPEGUE			
NIVEL DE VUELO			
LLEGADA ITINERARIO		LLEGADA REAL	
COMENTARIOS O SUGERENCIAS			
FIRMA DEL DESPACHADOR			

	MANUAL DE DESPACHO	
	Apéndices	

Descripción del llenado del formato de vuelo de familiarización (check de ruta)

1. Fecha
2. Nombre del Oficial de Operaciones que realiza el Check de Ruta
3. Ruta en la que realizó el vuelo
4. Numero de vuelo
5. Tiempo de salida de Itinerario
6. Tiempo Rodaje
7. Matricula
8. Nombre del Comandante
9. Tiempo de salida de real
10. Tiempo del despegue
11. Datos del plan de vuelo (Salida cod.,ruta, llegada cod.,tanker fuel, consumo, tiempo en ruta, peso aterrizaje, peso despegue, nivel de vuelo)
12. Datos reales del vuelo (Salida cod.,ruta, llegada cod.,tanker fuel, consumo, tiempo en ruta, peso aterrizaje, peso despegue, nivel de vuelo)
13. Tiempo de llegada de itinerario
14. Tiempo real de llegada.
15. Comentarios del oficial de operaciones presentados durante el desarrollo del vuelo
16. Firma del oficial de operaciones que realizó el check de ruta.

Abril 2025	Redición 1	Página AI-31
Link Conexión Aérea S.A. de C.V.		

	MANUAL DE DESPACHO	
	Apéndices	

PÁGINA INTENCIONALMENTE DEJADA EN BLANCO.

Abril 2025	Redición 1	Página AI-32
Link Conexión Aérea S.A. de C.V.		