



Manual General de Operaciones (MGO)

Reedición 2, Junio 2025

Transportes Aéreos Regionales
(Link Conexión Aérea S.A. de C.V.)

BASE DE OPERACIONES

AEROPUERTO INTERNACIONAL DE QUERÉTARO

Documento raíz

Referirse a los manuales complementarios para la información detallada de los procesos



Manual General de Operaciones

CAPÍTULO 00-I

Portada y Oficio de Autorización

El presente manual está elaborado bajo las siguientes premisas con el fin de que el personal involucrado tenga un acceso fácil a la información aquí plasmada:

- 1) Contiene información actualizada, precisa y legible.
- 2) Está escrito en español con el fin de que sea entendido por el personal que interviene en las Operaciones de Vuelo y el inglés en concordancia con las prácticas internacionales.
- 3) Está presentado en un formato que satisfaga las necesidades del personal que interviene en las operaciones de vuelo para su fácil consulta, contando con 11 capítulos y 2 Anexos, un solo Volumen, y va de lo General a lo Particular.
- 4) Es aceptado y aprobado por la autoridad aeronáutica mexicana.



Manual General de Operaciones

CAPÍTULO 00-I

Portada y Oficio de Autorización

Política 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.

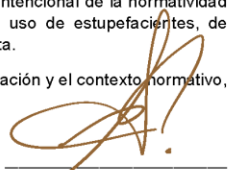
Para cumplir con los requerimientos de ambos Sistemas de Gestión, la Dirección General de TAR Aerolíneas, mediante la Dirección de Seguridad Aérea, Aseguramiento de Calidad y Capacitación, se compromete a observar y garantizar la concordancia con las normas aplicables a la seguridad operacional y a la 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 planificará 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

Junio 2025

Reedición 2

0-I Página-3

Link Conexión Aérea S.A. de C.V.



Manual General de Operaciones

CAPÍTULO 00-I

Portada y Oficio de Autorización

PÁGINA INTENCIONALMENTE DEJADA EN BLANCO

II.- Listado de Contenidos

Nota

La lista de contenidos presenta todos los temas de la Norma. Alguna de la información está distribuida en diferentes manuales complementarios.

En la sección correspondiente del MGO se proporciona la referencia del manual complementario del MGO donde se encuentra la información.

Contenido del MGO	Página	
Portada, Oficio Autorización de AFAC y Política de Seguridad Operacional	0-I	1
CAPÍTULO 00 Lista de Contenidos	0-II	1
II.- Lista de Contenidos	0-II	1
III.- Lista de Páginas Efectivas	0-III	1
IV.- Lista de Enmiendas	0-IV	1
V.- Lista de Boletines Los boletines vigentes se ubican posterior a la hoja de la Lista de Boletines dejando únicamente los vigentes de acuerdo a la hoja de transmisión.	0-V	1

CAPITULO 1	
1.1 Objetivo y campo de aplicación	5
1.2 Misión de la Empresa	5
1.3 Visión	6
1.4 Valores	6
1.5 Limitaciones por AOC	6
1.6 Auditorías a la que se sujetará TAR	8
1.7 Demostración de Evacuación de emergencia para el certificado tipo de las aeronaves de TAR	9
1.8 Demostración de evacuación	11
1.9 Vuelos de demostración para obtención o modificación del AOC	11
1.10 Certificados de Aeronavegabilidad	12
CAPITULO 2	
2.1 Definiciones	5
2.2. Abreviaturas	28

CAPITULO 3	
3.1 Disposiciones generales	5
3.2 Cumplimiento de la Reglamentación y Normas Oficiales Mexicanas	5
3.3. Responsabilidad del personal de operaciones de TAR o subcontratado respecto al conocimiento de los manuales de la empresa, boletines, circularse, correos y demás documentos emitidos por TAR o sus representantes.	6
3.4 Responsabilidad del personal de operaciones respecto al conocimiento de la regulación	6
3.5 Relación de Leyes, reglamentos, Normas Oficiales Mexicanas y Circulares Obligatorias aplicables a TAR	7
CAPITULO 4	
4.1. Requisitos generales en base a la Norma NOM-002-SCT3-2012	5
4.1.1. Elaboración del MGO respecto a la NOM-002-SCT3-2012	5
4.1.2. Cumplimiento de los requisitos generales del Manual General de Operaciones	5
4.1.3. Entrega de copias del MGO a la AFAC para su autorización.	6
4.1.4. Entrega de copias de las enmiendas del MGO a la AFAC para su autorización	6
4.2. Estructura del Manual General de Operaciones.	7
4.2.1. Estructura de acuerdo a la NOM-002-SCT3-2012	7
4.2.2 Diferencias respecto a la NOM-002-SCT3-2012	7
CAPITULO 5	
5.1 Administración y control del Manual General de Operaciones.	5
5.1.1 Propiedad del Manual General de Operaciones, complementos y boletines de TAR	5
5.1.2 Administración del Manual.	5
5.1.3 Idioma que se utilizará en el Manual General de Operaciones, complementos y boletines de TAR	5
5.1.4 Formatos de presentación del Manual General de Operaciones de TAR y sus Manuales Complementarios.	6
5.1.5 Declaración respecto al Manual General de Operaciones, complementos, boletines de TAR e información relacionada y su contenido y las instrucciones operacionales que deberán ser cumplidas por el personal.	7
5.2 Listado y descripción de las diversas partes, su contenido, aplicabilidad y uso.	8
5.3 Sistema de unidades	8
5.4 Contenido resumido del MGO	8
5.4.1 Sistema de corrección y revisión.	10
5.4.2 Responsable de la emisión e inserción de modificaciones y revisiones.	10
5.4.3 Registro de modificaciones y revisiones con la fecha de inserción, y la fecha en la cual se harán efectivos.	11
5.4.4 Declaración sobre las modificaciones y revisiones hechas en forma manuscrita no están permitidas, excepto mediante el uso de los boletines emitidos por la Jefatura de Ingeniería de Operaciones.	12
5.4.5 Descripción del sistema de la revisión de páginas, las fechas en las que se harán efectivas y un listado de páginas efectivas.	12
5.4.5.1. Encabezado de la página	12
5.4.5.2 Pie de página	13
5.4.5.3 Lista de páginas efectivas	14
5.5 Relación de manuales complementarios.	15
5.5.1 Manual de Vuelo de TAR	17
5.5.2 Manual de Planeación y Rendimientos de la Aeronave	17
5.6 Anotación de cambios en páginas de texto, diagramas y gráficas.	17
5.6.1 Procedimiento para señalar los cambios en las páginas de los manuales o boletines	17
5.7 Boletín(es).	18
5.7.1 Clasificación de Boletines	18



Manual General de Operaciones

CAPÍTULO 00

Lista de Contenidos

5.7.2 Ubicación de los Boletines	19
5.8 Descripción del sistema de distribución de los Manual General de Operaciones, Directivas, boletines y NOTAMs.	19
5.8.1 Responsables de la Distribución	19
5.8.2 Distribución de Manuales y Boletines controlados	20
CAPITULO 6	
6.1 Descripción de la estructura organizacional, incluyendo el organigrama general y el organigrama del área de operaciones.	5
6.1.1 Perfil básico a cubrir por el nivel gerencial o directivo de TAR	5
6.1.2 Gestión de seguridad operacional para IOSA	7
6.2 Organigrama de la Alta Dirección	8
6.3 Organigrama de la Dirección de Operaciones.	9
6.3.1 Nombres e identificación para los cargos establecidos en organigrama, incluye los puestos con responsabilidad sobre las operaciones de vuelo.	11
6.3.2 Tabla de nombre de Pilotos de TAR	12
6.3.3 Tabla de nombres de Sobrecargos de TAR	14
6.3.4 Delegación de funciones del personal de la Dirección de Operaciones.	15
6.4 Responsabilidades y funciones del personal del área de operaciones.	16
6.4.1 Director General	17
6.4.2 Director de Operaciones.	18
6.4.3 Gerente de Control Operacional.	19
6.4.4 Gerente Corporativo de Aeropuertos	21
6.4.5 Jefatura de Ingeniería de Operaciones	23
6.4.6 Ingeniero de Operaciones	24
6.4.7 Jefatura de Despacho y Control de Vuelos	25
6.4.8 Jefatura de Pilotos	27
6.4.9 Jefatura de Estándares de Vuelo	28
6.4.10 Gerencia de Sobrecargos y Estándares de Servicio	30
6.4.11 Jefatura de Control de Tripulaciones	32
6.4.12 Asignador de Tripulaciones	33
6.4.13 Instructor de Simulador y Asesor de Vuelos	34
6.4.14 Capitán (PIC)	35
6.4.15 Asesor de Ruta	37
6.4.16 Primer Oficial (SIC)	38
6.4.17 Sobrecargo Asesor	40
6.4.18 Sobrecargo	42
6.4.19 Representante de Estación	43
6.4.20 Anfitriones	45
6.4.21 Representante de Operaciones en Tierra (ROT's)	47
6.4.22 Oficial de Operaciones (del Centro de Control Operacional)	49
6.5 Autoridad, funciones y responsabilidades del piloto al mando.	52
6.6 Funciones y responsabilidades de los miembros de la tripulación, diferente del piloto al mando.	52
6.7 Declaración sobre las funciones y responsabilidades de los miembros de tripulación, diferentes del piloto al mando.	52



Manual General de Operaciones

CAPÍTULO 00

Lista de Contenidos

CAPITULO 7

7.1 Información general de las aeronaves EMBRAER 145	5
7.1.1 Características.	5
7.1.2 Generalidades de los equipos de vuelo de TAR	6
7.1.3 Certificado de Aeronavegabilidad	6
7.1.4 Limitaciones del Fabricante y su grado de concordancia entre documentos e indicaciones en los aviones.	6
7.1.5 Renta húmeda, seca o intercambio de aeronaves	7
7.1.6 Arrendamiento seco de aeronaves con registro extranjero.	7
7.1.7 Intercambio de aeronaves.	7
7.1.8 Arrendamiento húmedo de aeronaves.	7
7.1.9 Descripción básica general Embraer 145 de la flota TAR	8
7.1.10 Dimensiones y vistas (lateral, en plata y frontal) de la aeronave ERJ145	9
7.2 Procedimientos normales y tareas asignadas a la tripulación, listas de verificación, sistema para el uso de estas listas y la declaración cubriendo los procedimientos de coordinación necesarios entre la tripulación de vuelo y la tripulación de cabina.	10
7.3 Procedimientos anormales y de emergencia, obligaciones asignadas a la tripulación, listas de verificación y declaración, procedimientos de coordinación necesarios entre la tripulación de vuelo y la tripulación de cabina	11
7.3.1 Aviso de bomba.	15
7.3.1.1 En caso de amenaza de bomba cuando el avión está en tierra	15
7.3.1.2 Acciones recomendadas para la tripulación en vuelo	15
7.3.1.3 Características de las bombas	16
7.3.1.4 Consideraciones importantes ante una amenaza de bomba	16
7.3.1.5 Medidas en vuelo cuando la tripulación descubra un artefacto sospechoso a bordo	17
7.3.1.6 Procedimientos adicionales recomendados para los Sobrecargos	18
7.3.1.7 Lugar mínimo de riesgo para bombas para el Embraer 145 dentro de la tercera sombrerera, de adelante hacia atrás filas b y c	18
7.4 Datos de rendimiento	19
7.4.1 Limitantes de componentes de viento cruzado	20
7.4.2 Mínimos de separación por turbulencia de estela.	20
7.5 Planeación de vuelo.	22
7.6 Datos e instrucciones para el cálculo del peso y balance	23
7.6.1 Pesos Básicos de Operación y unidades índices de la Flota Embraer EMB-145 en vuelo operación para la configuración LINEA A	23
7.6.2 Tipo de combustible	24
7.7 Procedimientos y provisiones para carga y aseguramiento de la carga en la aeronave.	25
7.8 Lista de partes faltantes CDL	26
7.9 Lista de equipo mínimo (MEL) para las variantes de E145 , los equipos instalados en la flota de TAR y las áreas de operación.	27
7.10 Equipo de emergencia y supervivencia, incluyendo oxígeno.	28
7.10.1 Procedimiento para integrar equipo adicional de supervivencia en operaciones especiales.	29
7.11 Procedimientos de evacuación de emergencia.	29
7.12 Descripción de los sistemas de la aeronave, controles e indicaciones relacionadas e instrucciones operacionales	32
7.13 Declaración donde TAR indica que el E145 no puede efectuar descarga de combustible en vuelos	32

CAPITULO 8

8.1 Inicio y fin de servicio para las tripulaciones pilotos y sobrecargos	9
8.2 Política y procedimiento de asistencia de tripulantes, DLA's mensuales y las vacaciones	10
8.2.1 Bases de Residencia	14
8.2.1.1 Servicio de reserva en aeropuerto	14
8.2.1.2 Servicio de reserva en domicilio	15
8.3 Requisitos para los aspirantes a Pilotos	15
8.3.1 Requisitos de experiencia para la elegibilidad y licencia para pilotos de nuevo ingreso	16
8.3.2 Proceso para la selección de candidatos para la posición de PIC (Pilot In Command)	18
8.3.2.1 Nuevo ingreso	18
8.3.2.2 Primer Oficial a PIC.	18
8.3.2.3 Transición de PIC a Asesor de Ruta para Capitanes y Primeros Oficiales	19
8.3.2.4 Transición de Asesor de Ruta para Capitanes y Primeros Oficiales a Instructor de Simulador y Asesor de Vuelo.	19
8.3.3 Requisitos de experiencia para la elegibilidad para ascenso a Capitán para Primeros Oficiales de TAR	20
8.3.3.1 Requerimientos de Calificación de Pilotos	20
8.3.3.2 Políticas de reconstrucción	21
8.3.3.3 Responsabilidades con respecto a la calificación de pilotos	21
8.4 Requisitos para Gerencia de Sobrecargos y Estándares de Servicio	23
8.4.1 Requisitos para los aspirantes a Sobrecargos en línea	23
8.4.2 Requisitos para los aspirantes a Sobrecargos de TAR (Formación de Sobrecargos)	23
8.4.3 Calificación y Requerimiento de calificación y experiencia reciente de los Sobrecargos	24
8.4.4 Responsabilidades con respecto a la calificación de Sobrecargos	24
8.5 Método para la integración de tripulaciones, considerando marca y modelo de la aeronave utilizada, tipo, área de operación a ser emprendida y fase de vuelo.	25
8.5.1 Emparejamiento de pilotos en base a su experiencia	25
8.5.2 Limitaciones para Primeros Oficiales como Piloto Volando cuando tienen menos de 100 horas de vuelo en operaciones de línea en el E145	26
8.6 Requerimiento mínimo de tripulación, tiempo de vuelo y periodo de servicio planeado.	27
8.6.1 Tripulación Mínima E145	28
8.6.2 Definición del tiempo de servicio planeado de pilotos y sobrecargos	28
8.6.3 Rol de vuelos de los tripulantes.	28
8.7 Experiencia en horas de vuelo total y en el tipo, estado de actualización y capacidad de los miembros de tripulación.	29
8.8 Designación del piloto al mando y los procedimientos para el relevo del piloto al mando u otros miembros de la tripulación.	30
8.8.1 Autoridad del piloto al mando respecto a la operación en vuelo	30
8.8.2 Inicio y termino de la autoridad del piloto al mando	31
8.8.2.1 Contenido del briefing	32
8.8.2.2 Autoridad de Emergencia del Capitán	33
8.8.2.3 Relevo del piloto al mando y otros miembros de la tripulación.	33
8.9 Designación del piloto al mando.	34
8.10 Reglas aplicables a la designación del piloto al mando y calificaciones especiales.	35
8.10.1 Requerimiento de experiencia reciente de los Pilotos	35
8.10.2 Requerimiento de Pilotos calificados para operaciones de línea en aeropuertos, rutas, despegues o aproximaciones que requieren Calificación Especial.	35
8.10.3 Tipos de Calificación de Pilotos para su adiestramiento o información	36
8.10.4 Requerimientos para los tipos 2 y 3	36

8.11 Incapacidad de tripulación, enfermedad o cirugía que requiera la valoración de medicina preventiva del transporte	37
8.11.1 Procedimiento de alta de una enfermedad o cirugía que requiera la valoración de medicina del transporte.	37
8.11.2 Seguimiento de incapacidades en vuelo por el personal de tierra.	38
8.12 Instrucciones de la sucesión del mando en la incapacidad de tripulación en vuelo. Capacidad requerida para asumir el mando.	39
8.12.1 Sucesión del Piloto al Mando	39
8.12.2 Capacidad de Pilotos en caso de incapacidad en vuelo	39
8.12.3 Requerimiento de 2 Tripulantes en cabina de Vuelo	39
8.13 Las normas y guías relevantes para los miembros de tripulación de cabina y de vuelo referentes a la salud.	40
8.13.1 Bebidas alcohólicas.	40
8.13.2 Medicamentos (drogas, narcóticos)	41
8.13.3 Drogas / alcohol	42
8.13.4 Práctica de buceo.	43
8.13.5 Donación de sangre.	43
8.13.6 Precauciones con los alimentos, antes y durante el vuelo.	43
8.14 Limitaciones de tiempo de vuelo y periodo de servicio, así como los requisitos de descanso y sueño.	45
8.14.1 Tiempo de Vuelo y servicio para Tripulaciones y Sobrecargos	45
8.14.2 Periodos de descanso y sueño para Pilotos y Sobrecargos.	46
8.14.3 Control de Tiempos de Pilotos y Sobrecargos	46
8.15 Condiciones extraordinarias bajo las cuales el tiempo de vuelo y los periodos de servicio puedan ser excedidos	47
8.16 Procedimientos de operación para las distintas fases del vuelo	48
8.16.1 Miembros de la tripulación de vuelo en los puestos de servicio	49
8.16.1.1 Cinturones de seguridad.	49
8.16.1.2 Procedimiento de salida (egreso) de un miembro de la tripulación de vuelo a la cabina de pasajeros durante el vuelo	50
8.16.2 Arnés de seguridad	51
8.16.3 Uso de Oxígeno por parte de los miembros de la tripulación de vuelo	51
8.16.4 Emergencias Generalidades	51
8.17 Documentos que deberán ser llevados a bordo.	52
8.17.1 Responsabilidad de la comprobación de la documentación a bordo antes del vuelo	53
8.17.2 Ubicación de documentos y manuales en la cabina de vuelo	53
8.17.3 Ubicación de documentos y manuales en la cabina de pasajeros	53
8.18 Bitácoras de Vuelo de los Pilotos	54
8.19 Descripción de los procedimientos de navegación relevantes para el tipo y el área de operación	55
8.19.1 Operación y navegación con el FMS/GPS.	55
8.19.2 Operación del GPS en México	56
8.19.3 Modos de navegación con el FMS/GPS.	56
8.19.4 Aproximaciones.	56
8.19.5 Procedimientos del piloto.	57
8.19.6 Temas complementarios para esta sección	58
8.20 Condiciones para evitar y/u operar en situaciones atmosféricas potencialmente peligrosas o adversas	59
8.21 Posiciones que deben ocupar los miembros de la tripulación asignada.	60
8.22 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.	61

8.23 Admisión a la cabina de mando por personas que no pertenezcan a la tripulación de vuelo.	62
8.23.1 Documentos a presentar al Capitán	62
8.23.2 Briefing del Capitán a la persona sentada en el asiento del observador	63
8.24 Uso de asientos de tripulación y de asientos adicionales de cabina de mando.	64
8.24.1 Uso del asiento del observador	64
8.24.2 Prioridad para el uso del asiento del observador	64
8.25 Incapacidad de los miembros de tripulación de vuelo.	65
8.25.1 Incapacitación de un piloto durante el vuelo	65
8.25.2 Incapacitación de un sobrecargo durante el vuelo	65
8.25.3 Anuncio a Pasajeros en caso de Sobrecargo incapacitado	66
8.26 Requisitos de seguridad de cabina (incluye cabina estéril de pilotos)	67
8.26.1 Cabina estéril de Pilotos	67
8.26.2 Inicio y término de la cabina estéril de pilotos.	67
8.26.3 Procedimiento de cabina estéril de Pilotos	68
8.26.4 Procedimientos de seguridad de cabina en el Manual de Sobrecargos	68
8.26.5 Procedimientos complementarios para cambio de tripulación con motor operando	69
8.26.6 Recarga de combustible con un motor operando	71
8.26.7 Carga de combustible con tripulantes o pasajeros a bordo, abordando o descendiendo del avión	73
8.26.8 Abordaje de pasajeros con motor no.2 operando en aviones (emb-145)	75
8.27 Política y procedimientos para la administración del combustible en vuelo.	76
8.28 Operaciones ETOPS	76
8.29 Lista de equipo mínimo MEL y lista de partes faltantes CDL	77
8.30 Vuelos de traslado sin pasajeros, de instrucción, de prueba, de demostración y de posicionamiento y su regulación.	77
8.31 Uso, almacenamiento y suministro de oxígeno.	77
8.31.1 Política de aceptación de pasajeros con botellas de oxígeno	77
8.31.2 Precauciones durante el uso de oxígeno	77
8.31.3 Provisión de oxígeno para vuelos presurizados	78
8.31.4 Provisión de oxígeno para vuelos despresurizados	78
8.31.5 Nivel de Vuelo para vuelos despresurizados	79
8.31.6 Uso de oxígeno de pilotos	79
8.32 Procedimiento en caso de ida al aire	79
8.33 Procedimiento en caso de falla del radar meteorológico (Weather Radar)	80
8.34 Operación del piloto automático	80
8.35 Política CFIT.	80
CAPÍTULO 9	
9.1 Descripción del sistema de supervisión de operación de TAR.	10
9.1.1 Introducción al proceso general de las operaciones de TAR para el servicio de transporte público de pasajeros	10
9.1.2 Responsabilidad respecto a los procesos de Tránsito Aéreo dentro de México.	10
9.1.3 Los procesos básicos con que cuenta TAR para soportar su Operación	11
9.1.4 Planeación e Itinerarios	12
9.1.5 Control y Supervisión de las Operaciones por optimización y plan de negocios	12
9.1.6 Ejecución de las operaciones	13
9.1.7 Políticas de Operación	14
9.1.8 Especificaciones para las Rutas de itinerario	16
9.1.9 Requerimientos de Vuelo de Prueba	20
9.1.10 Coordinación para vuelos de Adiestramiento.	20
9.2 Validez de las licencias y los certificados de capacidad y Aptitud del personal de operaciones.	23
9.2.1 Cumplimiento de Leyes, Reglamentos y Procedimientos nacionales e internacionales	23

9.2.2 Contratación de Personal de operaciones con licencia o administrativo	22
39.2.3 Requisitos para los aspirantes a Oficiales de Operaciones y Controladores	24
9.2.3.1 Requisitos de experiencia para la elegibilidad y licencia para Oficiales de Operaciones y Controladores de nuevo ingreso	24
9.2.3.2 Calificación y Requerimiento de experiencia reciente de los Controladores y Oficiales de Operaciones de los Aeropuertos	25
9.2.3.3 Responsabilidades con respecto a la calificación de los Controladores y Oficiales de Operación	25
9.2.3.4 Personal designado para evaluar la competencia de Controladores	26
9.2.4 Requisitos para los aspirantes a Representantes de Operaciones en Tierra	26
9.2.5 Requisitos para los aspirantes a Anfitriones y Encargados de Estación.	26
9.2.6 Requisitos para los aspirantes a Trabajador General.	26
9.3 Documentos y licencias que deberán portar el personal de operaciones durante sus funciones además del uniforme.	27
9.4 Control, análisis y almacenamiento de los registros operacionales, documentos de vuelo, información adicional y datos.	28
9.4.1 Características de los registros.	29
9.4.2 Responsabilidad de los registros.	30
9.4.3 Descripción de las publicaciones	30
9.4.4 Jerarquía de documentos	31
9.4.5 Descripción de los documentos por nivel	32
9.4.6 Tiempos de Retención de los Registros.	32
9.5 Descripción del sistema para la distribución de material impreso que contenga información que pueda ser de naturaleza operacional complementaria	33
9.5.1 Aplicabilidad y las responsabilidades para su distribución.	33
9.6 Prevención de accidentes y programas de seguridad de vuelo	34
9.6.1 Descripción de los aspectos principales de los programas de seguridad de vuelo	34
9.6.1.1 Responsable	34
9.6.1.2 Responsabilidad del Personal	34
9.6.1.3 Manual de Seguridad Operacional	34
9.6.1.4 Elementos de Programa De Seguridad Operacional	35
9.6.1.5 Sistema Interno de Reportes de seguridad operacional	35
9.6.1.6 Reporte Confidencial	36
9.6.1.7 Flujo de Información de Eventos de Riesgo	37
9.7 Interferencia Ilícita	40
9.7.1 Programa de Seguridad para la Prevención de Actos de Interferencia Ilícita (PSPAI)	41
9.7.2 Objetivo del PSPAI	41
9.7.3 Responsable del PSPAI	41
9.7.4 Responsabilidad del Personal respecto al PSPAI	41
9.7.5 Información Restringida en el PSPAI	43
9.7.6 Reporte de Actos, o de Sospecha de Actos de Interferencia Ilícita	43
9.7.7 Actos de interferencia ilícita.	44
9.7.8 Procedimientos de manejo, notificación y reporte de accidentes e incidentes de aviación.	44
9.7.9 Seguridad de la Aeronave	45
9.7.10 Revisión de aeronaves	46
9.7.11 Control de acceso a la aeronave	47
9.7.12 Control de acceso de aeronaves que pernoctan en aeropuertos donde NO se efectúan trabajos de mantenimiento	47
9.7.13 Control de acceso de aeronaves que pernoctan en aeropuertos donde se efectúan trabajos de mantenimiento	47
9.7.14 Procedimiento de seguridad de las aeronaves en pernocta	49

9.7.15 Incremento en el Nivel de amenaza	58
9.8 Descripción de los procedimientos y responsabilidades necesarias para ejercer control operacional con respecto a seguridad de vuelo.	58
9.8.1 Control Operacional	58
9.8.2 Responsabilidad del Centro de Control Operacional antes de cada vuelo	58
9.8.3 Responsabilidad del Control Operacional durante cada vuelo	59
9.8.4 Deberes y responsabilidades del Representante de Operaciones en Tierra y del Capitán	59
9.8.5 Cambio de plan de vuelo en ruta o desviación del vuelo	59
9.8.6 Autoridad de Emergencia del Capitán	59
9.9 Descripción del sistema de aseguramiento de calidad adoptado.	60
9.10 Relación de las licencias, certificado de capacidad, habilitación especial, experiencia, adiestramiento, capacitación, tiempos de vuelo, jornadas de trabajo, periodos de descanso y actualización requerida por el personal del área de operaciones para llevar a cabo su servicio	61
9.11 Referencia del método de determinación y aplicación de altitudes mínimas de vuelo	63
9.12 Determinar la utilización de aeropuertos.	64
9.13 Interpretación de información meteorológica	65
9.14 Determinación de las cantidades necesarias y abastecidas de combustible, aceite y otros fluidos requeridos para la operación de la aeronave.	66
9.15 Peso y Balance	67
9.16 Procedimientos y responsabilidades para la preparación y aceptación del plan operacional de vuelo. Uso de dicho plan.	68
9.16.1 Gestión de Combustible en Vuelo	76
9.17 Bitácoras	78
9.17.1 Instrucciones para el llenado de las bitácoras	78
9.17.2 Sospecha o interferencias confirmadas de artículos electrónicos en vuelo.	78
9.17.3 Bitácora de Mantenimiento	79
9.17.3.1 Procedimientos para firmar la liberación de mantenimiento	82
9.17.4 Bitácora de Operaciones del Avión	84
9.18 Listado de documentos, formularios e información adicional que se mantiene de acuerdo a las regulaciones y políticas de acuerdo al nivel asignado.	87
9.19 Procedimientos de conducción de pasajeros que estén relacionados con la seguridad.	89
9.19.1 Procedimiento para Abordaje Pre-Autorizado.	89
9.19.2 Medidas de seguridad sobre equipaje	92
9.19.3 Equipaje de tripulación	93
9.19.4 Verificación de la Identificación positiva a los pasajeros	93
9.20 Operaciones en Tierra.	94
9.21 Carga de mensajería DHL.	94
9.22 Procedimientos de vuelo.	95
9.23 Operaciones en diferentes climas.	96
9.23.1 Simbología	97
9.23.2 Disposiciones relativas a las mercancías peligrosas transportadas por los pasajeros o la tripulación	98
9.24 Política para el uso de dispositivos electrónicos portátiles a bordo de las aeronaves	100
9.24.1 Clasificación	100
9.24.2 La utilización de T-PED y PED en las diferentes fases de vuelo	103
9.24.3 Procedimiento para la utilización de PED a bordo de las aeronaves.	103
9.24.4 Comunicación y/o coordinación con la tripulación de vuelo	104
9.24.5 Notificaciones para la AFAC	105



Manual General de Operaciones

CAPÍTULO 00

Lista de Contenidos

9.24.6 Operaciones de Vuelo Específicas en las que el uso del PED está Prohibido	105
9.24.7 Responsabilidades de la Tripulación	105
9.25 Procedimiento para uso de EFB's	107
9.25.1 Verificación pre vuelo.	107
9.25.2 Documentos de manera digital en el EFB	107
9.25.3 Sistemas utilizados	108
9.25.4 Fallas	108
9.25.5 Baterías	110
9.25.6 Cumplimiento de NO interferencia electromagnética.	111
9.25.7 Soportes de sujeción.	111
9.25.8 Revisiones	112
9.25.9 Capacitación	113
9.25.10 Procedimiento para contener fuego en cabina de pilotos producido por algún dispositivo electrónico móvil (PEDS) o electronic flight bag (EFBs)	113
9.26 Reglamento del aire y procedimientos en vuelo.	114
9.26.1 Procedimiento para pilotos que observen un accidente aéreo	114
9.26.2 Procedimiento de seguridad para evitar colisiones	115
9.26.3 Procedimientos de operación del Transponder	116
9.26.4 Operaciones en el espacio RVSM	116
9.26.5 Planeación de vuelo.	117
9.26.6 Procedimientos antes de entrar a espacio aéreo RVSM.	118
9.26.6.1 Procedimientos en vuelo	118
9.26.6.2 Responsabilidad del Piloto	119
9.26.6.3 Ascenso en la salida por instrumentos con todos los motores.	119
9.26.6.4 Condiciones Peligros Durante el Vuelo	121
9.26.6.5 Correcciones por temperatura	121
9.26.6.6 Aproximación de precisión	122
9.26.6.7 Aproximación Visual	125
9.26.6.8 Aproximación de no-precisión.	125
9.26.6.9 Aproximación Circulando	126
9.26.6.10 Descenso Continuo en la Aproximación Final (CDFA)	128
9.26.6.11 Post-Vuelo	129
9.26.7 Procedimientos de Mantenimiento	129
9.26.8 Procedimientos de contingencia después de entrar a espacio aéreo RVSM	130
9.26.9 Operación con aviso EGPWS	132
9.26.10 Operación con avisos TCAS	132
9.26.11 Fraseología	134
9.26.12 Cálculo para la longitud de pista para el ángulo de giro	135
9.26.13 Guía para determinar las altitudes mínimas de seguridad para todas las fases de vuelo	137
9.27 Procedimientos PBN	141
9.27.1 Operaciones RNAV	141
9.27.2 Operaciones RNP	145
9.27.3 Capacitación PBN	155
CAPITULO 10	
10.1 Instrucciones e información relacionada con comunicaciones, navegación y aeropuertos, incluyendo niveles mínimos de vuelo y altitudes para cada ruta y mínimo operacional para cada aeropuerto programado para ser utilizado	5
10.1.1 Contenido de la información del PIA	5
10.1.2 Limitaciones en Ruta en el AOC, ubicación	6

10.1.3 Limitaciones en Aeropuertos	6
10.2 Nivel mínimo de vuelo/altitud.	6
10.3 Mínimo operacional para la salida, aeropuertos de destino y alternos.	7
10.3.1 Desvío al alterno	7
10.4 Instalaciones de comunicación y ayudas de navegación.	8
10.5 Datos de pista e instalaciones de aeropuerto.	8
10.5.1 Datos del Gerente Corporativo de Aeropuertos	8
10.6 Procedimientos de salida, aproximación y aproximación fallida, incluyendo procedimientos de atenuación del ruido.	9
10.7 Procedimientos de fallas de COM.	9
10.8 Instalaciones de rescate y búsqueda deberán llevarse a bordo en relación con el tipo de vuelo y la ruta volada, incluyendo el método para verificar su validez.	9
10.9 Disponibilidad de información meteorológica y servicios MET.	10
10.10 Procedimientos en ruta COM/NAV incluyendo espera	10
10.11 Categorización de aeropuertos para calificar la competencia de la tripulación.	11
10.11.1 Lista de aeropuertos, rutas, despegues o aproximaciones que requieren Calificación Especial	12
10.11.2 Aeropuertos, rutas, despegues o aproximaciones que NO requieren Calificación Especial	12
10.11.3 Tormentas eléctricas y uso del radar	13
10.11.4 Tormentas de arena	14
10.11.5 Turbulencia de estela	14
10.11.6 Vuelo a través de lluvia fuerte y/o granizo	14
10.11.7 Inversión térmica	15
10.11.8 Vuelo en turbulencia/onda orográficas o dentro de la corriente de chorro	16
CAPITULO 11	
11.1 Adiestramiento y capacitación	6
11.2 Programas de capacitación	6
11.2.1 Detalles del programa de capacitación para tripulación de vuelo (pilotos)	6
11.2.2 Detalles del programa de capacitación para tripulación de cabina (sobrecargos)	6
11.2.3 Detalles del programa de capacitación para personal de operaciones que no pertenezca a la tripulación de cabina o de vuelo (personal de tierra)	6
11.3 Retroalimentación y comunicación interdepartamental de operaciones	7
11.4 Capacitación referente al transporte de mercancías peligrosas por vía aérea	8
11.5 Personal que no logre o no mantenga los estándares requeridos	8
11.6 Procedimientos de emergencia o anormales y/o simulación IMC	8
11.7 Descripción de la documentación que debe almacenarse así como los periodos	8
11.8 Factores humanos como parte de la instrucción y capacitación	10
11.9 Experiencia, capacitación y actualización	10
11.10 Instrucciones y capacitación en GPWS	10
11.11 Instrucciones y capacitación en (ACAS/TCAS)	11
11.12 Instrucciones y capacitación en HUV/EVS	11
11.13 Relación al Manual de Capacitación y Adiestramiento de TAR	12
11.14 Información referente a instrucción y capacitación para pilotos que no se encuentra en el Manual de Capacitación y Adiestramiento de TAR	13
11.14.1 Políticas de los módulos de los vuelos asesorados IOE (Instruction Operation Experience)	13
11.14.2 Políticas para los instructores de simulador y asesor de vuelo y asesor de ruta para capitanes y primeros oficiales	13



Manual General de Operaciones

CAPÍTULO 00

Lista de Contenidos

11.14.3 Selección de Instructores de Simulador y Asesores de Vuelo	14
11.14.4 Selección de Asesores de Ruta para Capitanes y Primeros Oficiales	14
11.14.5 Adiestramiento de recalificación para piloto de línea/instructor de simulador y asesor de vuelo	15
11.14.6 Exámenes	17
11.14.7 Estandares para evaluar los módulos de practica FFS (verificaciones de competencia) vuelos asesorados IOE y line checks	21
11.14.8 Estandares de escenarios incluidos en las sesiones de simulador	23
11.14.9 Estándares de escenarios incluidos en las sesiones de simulador	24
11.14.10 Estándares de operación incluidos en las sesiones de simulador	24
11.14.11 Vuelos asesorados	26
11.15 Información referente a instrucción y capacitación para sobrecargos que no se encuentra en el Manual de Capacitación y Adiestramiento de TAR	28
11.15.1 Políticas de vuelos de Familiarización	28
11.15.2 Política de vuelos de habilitación	28
11.15.3 Políticas de los vuelos asesorados	29
11.15.4 Políticas de los vuelos Line Check	29
11.15.5 Selección de sobrecargos asesores	30
11.15.6 Funciones Complementarias	30
11.15.7 Adiestramiento de recalificación sobrecargos	31
11.16 Información referente a instrucción y capacitación para personal de tierra que no se encuentra en el Manual de Capacitación y Adiestramiento de TAR	32
11.16.1 Políticas para los Vuelos de Verificación para Oficiales de Operaciones del Centro de Control Operacional (CCO)	32
11.17 Capacitación en el Trabajo (On Job Training, OJT)	32
11.17.1 Políticas para las actividades en el OJT	32
11.17.2 Estándares para evaluar el OJT	33
Anexo 1	
1 Notificación de irregularidades/ incidentes/ accidentes MSOF02	5
2 Formato de notificación de desviaciones RVSM	8
3 Formato de Evaluación de Pilotos para Adiestramiento en Simulador y Adiestramiento en Vuelo.	11
4 Examen de competencia de simulador	15
5 Formato On Job Training	17
Anexo 2 Referencia Cruzada	

III.- Lista de Páginas Efectivas

La tabla muestra a continuación la lista de las páginas efectivas que integran el Manual de General de Operaciones, por lo que sólo estas páginas deben encontrarse dentro del manual.

ADVERTENCIA

Cualquier página no enlistada deberá removerse y destruirse en las versiones en papel.

PÁGINA		REVISIÓN	FECHA
0-I	1	Reedición 2	Junio 2025
0-I	2	Reedición 2	Junio 2025
0-I	3	Reedición 2	Junio 2025
0-I	4	Reedición 2	Junio 2025
0-II	1	Reedición 2	Junio 2025
0-II	2	Reedición 2	Junio 2025
0-II	3	Reedición 2	Junio 2025
0-II	4	Reedición 2	Junio 2025
0-II	5	Reedición 2	Junio 2025
0-II	6	Reedición 2	Junio 2025
0-II	7	Reedición 2	Junio 2025
0-II	8	Reedición 2	Junio 2025
0-II	9	Reedición 2	Junio 2025
0-II	10	Reedición 2	Junio 2025
0-II	11	Reedición 2	Junio 2025
0-II	12	Reedición 2	Junio 2025
0-III	1	Reedición 2	Junio 2025
0-III	2	Reedición 2	Junio 2025
0-III	3	Reedición 2	Junio 2025
0-III	4	Reedición 2	Junio 2025
0-III	5	Reedición 2	Junio 2025
0-III	6	Reedición 2	Junio 2025
0-III	7	Reedición 2	Junio 2025
0-III	8	Reedición 2	Junio 2025
0-IV	1	Reedición 2	Junio 2025
0-IV	2	Reedición 2	Junio 2025
0-IV	3	Reedición 2	Junio 2025
0-IV	4	Reedición 2	Junio 2025
0-IV	5	Reedición 2	Junio 2025
0-IV	6	Reedición 2	Junio 2025
0-IV	7	Reedición 2	Junio 2025
0-IV	8	Reedición 2	Junio 2025
0-V	1	Reedición 2	Junio 2025
0-V	2	Reedición 2	Junio 2025

PÁGINA		REVISIÓN	FECHA
CAP. 1	1	Reedición 2	Junio 2025
CAP. 1	2	Reedición 2	Junio 2025
CAP. 1	3	Reedición 2	Junio 2025
CAP. 1	4	Reedición 2	Junio 2025
CAP. 1	5	Reedición 2	Junio 2025
CAP. 1	6	Reedición 2	Junio 2025
CAP. 1	7	Reedición 2	Junio 2025
CAP. 1	8	Reedición 2	Junio 2025
CAP. 1	9	Reedición 2	Junio 2025
CAP. 1	10	Reedición 2	Junio 2025
CAP. 1	11	Reedición 2	Junio 2025
CAP. 1	12	Reedición 2	Junio 2025
CAP. 2	1	Reedición 2	Junio 2025
CAP. 2	2	Reedición 2	Junio 2025
CAP. 2	3	Reedición 2	Junio 2025
CAP. 2	4	Reedición 2	Junio 2025
CAP. 2	5	Reedición 2	Junio 2025
CAP. 2	6	Reedición 2	Junio 2025
CAP. 2	7	Reedición 2	Junio 2025
CAP. 2	8	Reedición 2	Junio 2025
CAP. 2	9	Reedición 2	Junio 2025
CAP. 2	10	Reedición 2	Junio 2025
CAP. 2	11	Reedición 2	Junio 2025
CAP. 2	12	Reedición 2	Junio 2025
CAP. 2	13	Reedición 2	Junio 2025
CAP. 2	14	Reedición 2	Junio 2025
CAP. 2	15	Reedición 2	Junio 2025
CAP. 2	16	Reedición 2	Junio 2025
CAP. 2	17	Reedición 2	Junio 2025
CAP. 2	18	Reedición 2	Junio 2025
CAP. 2	19	Reedición 2	Junio 2025
CAP. 2	20	Reedición 2	Junio 2025
CAP. 2	21	Reedición 2	Junio 2025
CAP. 2	22	Reedición 2	Junio 2025
CAP. 2	23	Reedición 2	Junio 2025
CAP. 2	24	Reedición 2	Junio 2025



Manual General de Operaciones

CAPÍTULO 00

Lista de Páginas Efectivas

PÁGINA		REVISIÓN	FECHA
CAP.2	25	Reedición 2	Junio 2025
CAP.2	26	Reedición 2	Junio 2025
CAP.2	27	Reedición 2	Junio 2025
CAP.2	28	Reedición 2	Junio 2025
CAP.2	29	Reedición 2	Junio 2025
CAP.2	30	Reedición 2	Junio 2025
CAP.3	1	Reedición 2	Junio 2025
CAP.3	2	Reedición 2	Junio 2025
CAP.3	3	Reedición 2	Junio 2025
CAP.3	4	Reedición 2	Junio 2025
CAP.3	5	Reedición 2	Junio 2025
CAP.3	6	Reedición 2	Junio 2025
CAP.3	7	Reedición 2	Junio 2025
CAP.3	8	Reedición 2	Junio 2025
CAP.3	9	Reedición 2	Junio 2025
CAP.3	10	Reedición 2	Junio 2025
CAP.4	1	Reedición 2	Junio 2025
CAP.4	2	Reedición 2	Junio 2025
CAP.4	3	Reedición 2	Junio 2025
CAP.4	4	Reedición 2	Junio 2025
CAP.4	5	Reedición 2	Junio 2025
CAP.4	6	Reedición 2	Junio 2025
CAP.4	7	Reedición 2	Junio 2025
CAP.4	8	Reedición 2	Junio 2025
CAP.5	1	Reedición 2	Junio 2025
CAP.5	2	Reedición 2	Junio 2025
CAP.5	3	Reedición 2	Junio 2025
CAP.5	4	Reedición 2	Junio 2025
CAP.5	5	Reedición 2	Junio 2025
CAP.5	6	Reedición 2	Junio 2025
CAP.5	7	Reedición 2	Junio 2025
CAP.5	8	Reedición 2	Junio 2025
CAP.5	9	Reedición 2	Junio 2025
CAP.5	10	Reedición 2	Junio 2025
CAP.5	11	Reedición 2	Junio 2025
CAP.5	12	Reedición 2	Junio 2025
CAP.5	13	Reedición 2	Junio 2025
CAP.5	14	Reedición 2	Junio 2025
CAP.5	15	Reedición 2	Junio 2025
CAP.5	16	Reedición 2	Junio 2025
CAP.5	17	Reedición 2	Junio 2025
CAP.5	18	Reedición 2	Junio 2025
CAP.5	19	Reedición 2	Junio 2025
CAP.5	20	Reedición 2	Junio 2025
CAP.5	21	Reedición 2	Junio 2025
CAP.5	22	Reedición 2	Junio 2025
CAP.6	1	Reedición 2	Junio 2025

PÁGINA		REVISIÓN	FECHA
CAP.6	2	Reedición 2	Junio 2025
CAP.6	3	Reedición 2	Junio 2025
CAP.6	4	Reedición 2	Junio 2025
CAP.6	5	Reedición 2	Junio 2025
CAP.6	6	Reedición 2	Junio 2025
CAP.6	7	Reedición 2	Junio 2025
CAP.6	8	Reedición 2	Junio 2025
CAP.6	9	Reedición 2	Junio 2025
CAP.6	10	Reedición 2	Junio 2025
CAP.6	11	Reedición 2	Junio 2025
CAP.6	12	Reedición 2	Junio 2025
CAP.6	13	Reedición 2	Junio 2025
CAP.6	14	Reedición 2	Junio 2025
CAP.6	15	Reedición 2	Junio 2025
CAP.6	16	Reedición 2	Junio 2025
CAP.6	17	Reedición 2	Junio 2025
CAP.6	18	Reedición 2	Junio 2025
CAP.6	19	Reedición 2	Junio 2025
CAP.6	20	Reedición 2	Junio 2025
CAP.6	21	Reedición 2	Junio 2025
CAP.6	22	Reedición 2	Junio 2025
CAP.6	23	Reedición 2	Junio 2025
CAP.6	24	Reedición 2	Junio 2025
CAP.6	25	Reedición 2	Junio 2025
CAP.6	26	Reedición 2	Junio 2025
CAP.6	27	Reedición 2	Junio 2025
CAP.6	28	Reedición 2	Junio 2025
CAP.6	29	Reedición 2	Junio 2025
CAP.6	30	Reedición 2	Junio 2025
CAP.6	31	Reedición 2	Junio 2025
CAP.6	32	Reedición 2	Junio 2025
CAP.6	33	Reedición 2	Junio 2025
CAP.6	34	Reedición 2	Junio 2025
CAP.6	35	Reedición 2	Junio 2025
CAP.6	36	Reedición 2	Junio 2025
CAP.6	37	Reedición 2	Junio 2025
CAP.6	38	Reedición 2	Junio 2025
CAP.6	39	Reedición 2	Junio 2025
CAP.6	40	Reedición 2	Junio 2025
CAP.6	41	Reedición 2	Junio 2025
CAP.6	42	Reedición 2	Junio 2025
CAP.6	43	Reedición 2	Junio 2025
CAP.6	44	Reedición 2	Junio 2025
CAP.6	45	Reedición 2	Junio 2025
CAP.6	46	Reedición 2	Junio 2025
CAP.6	47	Reedición 2	Junio 2025
CAP.6	48	Reedición 2	Junio 2025
CAP.6	48	Reedición 2	Junio 2025
CAP.6	49	Reedición 2	Junio 2025

Junio 2025

Reedición 2025

0-III Página-2

Link Conexión Aérea S.A. de C.V.



Manual General de Operaciones

CAPÍTULO 00

Lista de Páginas Efectivas

PÁGINA		REVISIÓN	FECHA
CAP.6	50	Reedición 2	Junio 2025
CAP.6	51	Reedición 2	Junio 2025
CAP.6	52	Reedición 2	Junio 2025
CAP.7	1	Reedición 2	Junio 2025
CAP.7	2	Reedición 2	Junio 2025
CAP.7	3	Reedición 2	Junio 2025
CAP.7	4	Reedición 2	Junio 2025
CAP.7	5	Reedición 2	Junio 2025
CAP.7	6	Reedición 2	Junio 2025
CAP.7	7	Reedición 2	Junio 2025
CAP.7	8	Reedición 2	Junio 2025
CAP.7	9	Reedición 2	Junio 2025
CAP.7	10	Reedición 2	Junio 2025
CAP.7	11	Reedición 2	Junio 2025
CAP.7	12	Reedición 2	Junio 2025
CAP.7	13	Reedición 2	Junio 2025
CAP.7	14	Reedición 2	Junio 2025
CAP.7	15	Reedición 2	Junio 2025
CAP.7	16	Reedición 2	Junio 2025
CAP.7	17	Reedición 2	Junio 2025
CAP.7	18	Reedición 2	Junio 2025
CAP.7	19	Reedición 2	Junio 2025
CAP.7	20	Reedición 2	Junio 2025
CAP.7	21	Reedición 2	Junio 2025
CAP.7	22	Reedición 2	Junio 2025
CAP.7	23	Reedición 2	Junio 2025
CAP.7	24	Reedición 2	Junio 2025
CAP.7	25	Reedición 2	Junio 2025
CAP.7	26	Reedición 2	Junio 2025
CAP.7	27	Reedición 2	Junio 2025
CAP.7	28	Reedición 2	Junio 2025
CAP.7	29	Reedición 2	Junio 2025
CAP.7	30	Reedición 2	Junio 2025
CAP.7	31	Reedición 2	Junio 2025
CAP.7	32	Reedición 2	Junio 2025
CAP.8	1	Reedición 2	Junio 2025
CAP.8	2	Reedición 2	Junio 2025
CAP.8	3	Reedición 2	Junio 2025
CAP.8	4	Reedición 2	Junio 2025
CAP.8	5	Reedición 2	Junio 2025
CAP.8	6	Reedición 2	Junio 2025
CAP.8	7	Reedición 2	Junio 2025
CAP.8	8	Reedición 2	Junio 2025
CAP.8	9	Reedición 2	Junio 2025
CAP.8	10	Reedición 2	Junio 2025
CAP.8	11	Reedición 2	Junio 2025
CAP.8	12	Reedición 2	Junio 2025
CAP.8	13	Reedición 2	Junio 2025
CAP.8	14	Reedición 2	Junio 2025

PÁGINA		REVISIÓN	FECHA
CAP.8	15	Reedición 2	Junio 2025
CAP.8	16	Reedición 2	Junio 2025
CAP.8	17	Reedición 2	Junio 2025
CAP.8	18	Reedición 2	Junio 2025
CAP.8	19	Reedición 2	Junio 2025
CAP.8	20	Reedición 2	Junio 2025
CAP.8	21	Reedición 2	Junio 2025
CAP.8	22	Reedición 2	Junio 2025
CAP.8	23	Reedición 2	Junio 2025
CAP.8	24	Reedición 2	Junio 2025
CAP.8	25	Reedición 2	Junio 2025
CAP.8	26	Reedición 2	Junio 2025
CAP.8	27	Reedición 2	Junio 2025
CAP.8	28	Reedición 2	Junio 2025
CAP.8	29	Reedición 2	Junio 2025
CAP.8	30	Reedición 2	Junio 2025
CAP.8	31	Reedición 2	Junio 2025
CAP.8	32	Reedición 2	Junio 2025
CAP.8	33	Reedición 2	Junio 2025
CAP.8	34	Reedición 2	Junio 2025
CAP.8	35	Reedición 2	Junio 2025
CAP.8	36	Reedición 2	Junio 2025
CAP.8	37	Reedición 2	Junio 2025
CAP.8	38	Reedición 2	Junio 2025
CAP.8	39	Reedición 2	Junio 2025
CAP.8	40	Reedición 2	Junio 2025
CAP.8	41	Reedición 2	Junio 2025
CAP.8	42	Reedición 2	Junio 2025
CAP.8	43	Reedición 2	Junio 2025
CAP.8	44	Reedición 2	Junio 2025
CAP.8	45	Reedición 2	Junio 2025
CAP.8	46	Reedición 2	Junio 2025
CAP.8	47	Reedición 2	Junio 2025
CAP.8	48	Reedición 2	Junio 2025
CAP.8	49	Reedición 2	Junio 2025
CAP.8	50	Reedición 2	Junio 2025
CAP.8	51	Reedición 2	Junio 2025
CAP.8	52	Reedición 2	Junio 2025
CAP.8	53	Reedición 2	Junio 2025
CAP.8	54	Reedición 2	Junio 2025
CAP.8	55	Reedición 2	Junio 2025
CAP.8	56	Reedición 2	Junio 2025
CAP.8	57	Reedición 2	Junio 2025
CAP.8	58	Reedición 2	Junio 2025
CAP.8	59	Reedición 2	Junio 2025
CAP.8	60	Reedición 2	Junio 2025
CAP.8	61	Reedición 2	Junio 2025
CAP.8	62	Reedición 2	Junio 2025

Junio 2025

Reedición 2

0-III Página-3

Link Conexión Aérea S.A. de C.V.



Manual General de Operaciones

CAPÍTULO 00

Lista de Páginas Efectivas

		REVISIÓN	FECHA
CAP.8	63	Reedición 2	Junio 2025
CAP.8	64	Reedición 2	Junio 2025
CAP.8	65	Reedición 2	Junio 2025
CAP.8	66	Reedición 2	Junio 2025
CAP.8	67	Reedición 2	Junio 2025
CAP.8	68	Reedición 2	Junio 2025
CAP.8	69	Reedición 2	Junio 2025
CAP.8	70	Reedición 2	Junio 2025
CAP.8	71	Reedición 2	Junio 2025
CAP.8	72	Reedición 2	Junio 2025
CAP.8	73	Reedición 2	Junio 2025
CAP.8	74	Reedición 2	Junio 2025
CAP.8	75	Reedición 2	Junio 2025
CAP.8	76	Reedición 2	Junio 2025
CAP.8	77	Reedición 2	Junio 2025
CAP.8	78	Reedición 2	Junio 2025
CAP.8	79	Reedición 2	Junio 2025
CAP.8	80	Reedición 2	Junio 2025
CAP.8	81	Reedición 2	Junio 2025
CAP.8	82	Reedición 2	Junio 2025
CAP.9	1	Reedición 2	Junio 2025
CAP.9	2	Reedición 2	Junio 2025
CAP.9	3	Reedición 2	Junio 2025
CAP.9	4	Reedición 2	Junio 2025
CAP.9	5	Reedición 2	Junio 2025
CAP.9	6	Reedición 2	Junio 2025
CAP.9	7	Reedición 2	Junio 2025
CAP.9	8	Reedición 2	Junio 2025
CAP.9	9	Reedición 2	Junio 2025
CAP.9	10	Reedición 2	Junio 2025
CAP.9	11	Reedición 2	Junio 2025
CAP.9	12	Reedición 2	Junio 2025
CAP.9	13	Reedición 2	Junio 2025
CAP.9	14	Reedición 2	Junio 2025
CAP.9	15	Reedición 2	Junio 2025
CAP.9	16	Reedición 2	Junio 2025
CAP.9	17	Reedición 2	Junio 2025
CAP.9	18	Reedición 2	Junio 2025
CAP.9	19	Reedición 2	Junio 2025
CAP.9	20	Reedición 2	Junio 2025
CAP.9	21	Reedición 2	Junio 2025
CAP.9	22	Reedición 2	Junio 2025
CAP.9	23	Reedición 2	Junio 2025

	PÁGINA	REVISIÓN	FECHA
CAP.9	24	Reedición 2	Junio 2025
CAP.9	25	Reedición 2	Junio 2025
CAP.9	26	Reedición 2	Junio 2025
CAP.9	27	Reedición 2	Junio 2025
CAP.9	28	Reedición 2	Junio 2025
CAP.9	29	Reedición 2	Junio 2025
CAP.9	30	Reedición 2	Junio 2025
CAP.9	31	Reedición 2	Junio 2025
CAP.9	32	Reedición 2	Junio 2025
CAP.9	33	Reedición 2	Junio 2025
CAP.9	34	Reedición 2	Junio 2025
CAP.9	35	Reedición 2	Junio 2025
CAP.9	36	Reedición 2	Junio 2025
CAP.9	37	Reedición 2	Junio 2025
CAP.9	38	Reedición 2	Junio 2025
CAP.9	39	Reedición 2	Junio 2025
CAP.9	40	Reedición 2	Junio 2025
CAP.9	41	Reedición 2	Junio 2025
CAP.9	42	Reedición 2	Junio 2025
CAP.9	43	Reedición 2	Junio 2025
CAP.9	44	Reedición 2	Junio 2025
CAP.9	45	Reedición 2	Junio 2025
CAP.9	46	Reedición 2	Junio 2025
CAP.9	47	Reedición 2	Junio 2025
CAP.9	48	Reedición 2	Junio 2025
CAP.9	49	Reedición 2	Junio 2025
CAP.9	50	Reedición 2	Junio 2025
CAP.9	51	Reedición 2	Junio 2025
CAP.9	52	Reedición 2	Junio 2025
CAP.9	53	Reedición 2	Junio 2025
CAP.9	54	Reedición 2	Junio 2025
CAP.9	55	Reedición 2	Junio 2025
CAP.9	56	Reedición 2	Junio 2025
CAP.9	57	Reedición 2	Junio 2025
CAP.9	58	Reedición 2	Junio 2025
CAP.9	59	Reedición 2	Junio 2025
CAP.9	60	Reedición 2	Junio 2025
CAP.9	61	Reedición 2	Junio 2025
CAP.9	62	Reedición 2	Junio 2025
CAP.9	63	Reedición 2	Junio 2025
CAP.9	64	Reedición 2	Junio 2025
CAP.9	65	Reedición 2	Junio 2025
CAP.9	66	Reedición 2	Junio 2025
CAP.9	58	Reedición 2	Junio 2025
CAP.9	59	Reedición 2	Junio 2025
CAP.9	60	Reedición 2	Junio 2025
CAP.9	61	Reedición 2	Junio 2025

Junio 2025

Reedición 2

0-III Página-4

Link Conexión Aérea S.A. de C.V.



Manual General de Operaciones

CAPÍTULO 00

Lista de Páginas Efectivas

PÁGINA		REVISIÓN	FECHA
CAP.9	62	Reedición 2	Junio 2025
CAP.9	63	Reedición 2	Junio 2025
CAP.9	64	Reedición 2	Junio 2025
CAP.9	65	Reedición 2	Junio 2025
CAP.9	66	Reedición 2	Junio 2025
CAP.9	67	Reedición 2	Junio 2025
CAP.9	68	Reedición 2	Junio 2025
CAP.9	69	Reedición 2	Junio 2025
CAP.9	70	Reedición 2	Junio 2025
CAP.9	71	Reedición 2	Junio 2025
CAP.9	72	Reedición 2	Junio 2025
CAP.9	73	Reedición 2	Junio 2025
CAP.9	74	Reedición 2	Junio 2025
CAP.9	75	Reedición 2	Junio 2025
CAP.9	76	Reedición 2	Junio 2025
CAP.9	77	Reedición 2	Junio 2025
CAP.9	78	Reedición 2	Junio 2025
CAP.9	79	Reedición 2	Junio 2025
CAP.9	80	Reedición 2	Junio 2025
CAP.9	81	Reedición 2	Junio 2025
CAP.9	82	Reedición 2	Junio 2025
CAP.9	83	Reedición 2	Junio 2025
CAP.9	84	Reedición 2	Junio 2025
CAP.9	85	Reedición 2	Junio 2025
CAP.9	86	Reedición 2	Junio 2025
CAP.9	87	Reedición 2	Junio 2025
CAP.9	88	Reedición 2	Junio 2025
CAP.9	89	Reedición 2	Junio 2025
CAP.9	90	Reedición 2	Junio 2025
CAP.9	91	Reedición 2	Junio 2025
CAP.9	92	Reedición 2	Junio 2025
CAP.9	93	Reedición 2	Junio 2025
CAP.9	94	Reedición 2	Junio 2025
CAP.9	95	Reedición 2	Junio 2025
CAP.9	96	Reedición 2	Junio 2025
CAP.9	97	Reedición 2	Junio 2025
CAP.9	98	Reedición 2	Junio 2025
CAP.9	99	Reedición 2	Junio 2025
CAP.9	100	Reedición 2	Junio 2025
CAP.9	101	Reedición 2	Junio 2025
CAP.9	102	Reedición 2	Junio 2025
CAP.9	103	Reedición 2	Junio 2025
CAP.9	104	Reedición 2	Junio 2025
CAP.9	105	Reedición 2	Junio 2025
CAP.9	106	Reedición 2	Junio 2025
CAP.9	107	Reedición 2	Junio 2025
CAP.9	108	Reedición 2	Junio 2025
CAP.9	109	Reedición 2	Junio 2025

PÁGINA		REVISIÓN	FECHA
CAP.9	110	Reedición 2	Junio 2025
CAP.9	111	Reedición 2	Junio 2025
CAP.9	112	Reedición 2	Junio 2025
CAP.9	113	Reedición 2	Junio 2025
CAP.9	114	Reedición 2	Junio 2025
CAP.9	115	Reedición 2	Junio 2025
CAP.9	116	Reedición 2	Junio 2025
CAP.9	117	Reedición 2	Junio 2025
CAP.9	118	Reedición 2	Junio 2025
CAP.9	119	Reedición 2	Junio 2025
CAP.9	120	Reedición 2	Junio 2025
CAP.9	121	Reedición 2	Junio 2025
CAP.9	122	Reedición 2	Junio 2025
CAP.9	123	Reedición 2	Junio 2025
CAP.9	124	Reedición 2	Junio 2025
CAP.9	125	Reedición 2	Junio 2025
CAP.9	125	Reedición 2	Junio 2025
CAP.9	126	Reedición 2	Junio 2025
CAP.9	127	Reedición 2	Junio 2025
CAP.9	128	Reedición 2	Junio 2025
CAP.9	129	Reedición 2	Junio 2025
CAP.9	130	Reedición 2	Junio 2025
CAP.9	131	Reedición 2	Junio 2025
CAP.9	133	Reedición 2	Junio 2025
CAP.9	134	Reedición 2	Junio 2025
CAP.9	135	Reedición 2	Junio 2025
CAP.9	136	Reedición 2	Junio 2025
CAP.9	137	Reedición 2	Junio 2025
CAP.9	138	Reedición 2	Junio 2025
CAP.9	139	Reedición 2	Junio 2025
CAP.9	140	Reedición 2	Junio 2025
CAP.9	141	Reedición 2	Junio 2025
CAP.9	142	Reedición 2	Junio 2025
CAP.9	143	Reedición 2	Junio 2025
CAP.9	144	Reedición 2	Junio 2025
CAP.9	145	Reedición 2	Junio 2025
CAP.9	146	Reedición 2	Junio 2025
CAP.9	147	Reedición 2	Junio 2025
CAP.9	148	Reedición 2	Junio 2025
CAP.9	149	Reedición 2	Junio 2025
CAP.9	150	Reedición 2	Junio 2025
CAP.9	151	Reedición 2	Junio 2025
CAP.9	152	Reedición 2	Junio 2025
CAP.9	153	Reedición 2	Junio 2025
CAP.9	154	Reedición 2	Junio 2025
	155		
	156		
	157		
	158		

Junio 2025

Reedición 2

0-III Página-5

Link Conexión Aérea S.A. de C.V.

Manual General de Operaciones

CAPÍTULO 00

Lista de Páginas Efectivas

PÁGINA		REVISIÓN	FECHA
CAP.10	1	Reedición 2	Junio 2025
CAP.10	2	Reedición 2	Junio 2025
CAP.10	3	Reedición 2	Junio 2025
CAP.10	4	Reedición 2	Junio 2025
CAP.10	5	Reedición 2	Junio 2025
CAP.10	6	Reedición 2	Junio 2025
CAP.10	7	Reedición 2	Junio 2025
CAP.10	8	Reedición 2	Junio 2025
CAP.10	9	Reedición 2	Junio 2025
CAP.10	10	Reedición 2	Junio 2025
CAP.10	11	Reedición 2	Junio 2025
CAP.10	12	Reedición 2	Junio 2025
CAP.10	13	Reedición 2	Junio 2025
CAP.10	14	Reedición 2	Junio 2025
CAP.10	15	Reedición 2	Junio 2025
CAP.10	16	Reedición 2	Junio 2025
CAP.10	17	Reedición 2	Junio 2025
CAP.10	18	Reedición 2	Junio 2025
CAP.10	19	Reedición 2	Junio 2025
CAP.10	20	Reedición 2	Junio 2025
CAP.10	21	Reedición 2	Junio 2025
CAP.10	22	Reedición 2	Junio 2025
CAP.11	1	Reedición 2	Junio 2025
CAP.11	2	Reedición 2	Junio 2025
CAP.11	3	Reedición 2	Junio 2025
CAP.11	4	Reedición 2	Junio 2025
CAP.11	5	Reedición 2	Junio 2025
CAP.11	6	Reedición 2	Junio 2025
CAP.11	7	Reedición 2	Junio 2025
CAP.11	8	Reedición 2	Junio 2025
CAP.11	9	Reedición 2	Junio 2025
CAP.11	10	Reedición 2	Junio 2025
CAP.11	11	Reedición 2	Junio 2025
CAP.11	12	Reedición 2	Junio 2025
CAP.11	13	Reedición 2	Junio 2025
CAP.11	14	Reedición 2	Junio 2025
CAP.11	15	Reedición 2	Junio 2025
CAP.11	16	Reedición 2	Junio 2025
CAP.11	17	Reedición 2	Junio 2025
CAP.11	18	Reedición 2	Junio 2025
CAP.11	19	Reedición 2	Junio 2025
CAP.11	20	Reedición 2	Junio 2025
CAP.11	21	Reedición 2	Junio 2025
CAP.11	22	Reedición 2	Junio 2025
CAP.11	23	Reedición 2	Junio 2025

[illegible]

Manual General de Operaciones

CAPÍTULO 00

Lista de Páginas Efectivas

[illegible][illegible]



Manual General de Operaciones

CAPÍTULO 00

Lista de Páginas Efectivas

PÁGINA INTENCIONALMENTE DEJADA EN BLANCO

IV.- Lista de Enmiendas

USE BOLIGRAFO AZUL O NEGRO, NO SE PERMITEN BORRADURAS O ENMENDADURAS. EN CASO QUE REQUIERA CORREGIR, TRACE UNA LÍNEA SOBRE EL DATO INCORRECTO Y USE OTRO RENGLÓN CON LOS DATOS CORRESPONDIENTES.

NO. ENMIENDA	FECHA DE ENMIENDA	NOMBRE Y FIRMA DE QUIEN INSERTÓ	MOTIVO DE LA REVISIÓN
ORIGINAL	27 JULIO 2013	GERENCIA DE OPERACIONES	CERTIFICACIÓN PARA AOC
01	18 FEB 2014	DIRECCIÓN TÉCNICA	CORRECCIONES
02	11 ABR 2014	GERENCIA OPERACIONES TIERRA Y VUELO	POLÍTICA DE CONSULTA DE LA INFORMACIÓN, ACTUALIZACIÓN DEL ORGANIGRAMA, INCLUSIÓN AVIÓN MATRÍCULA XA-RHF, ACTUALIZACIÓN DE RUTAS Y POLÍTICA Y FORMATO DE CALIFICACIÓN DE SOBRECARGOS
03	30 DE MAYO 2014	GERENCIA DE OPERACIONES TIERRA Y VUELO	ACTUALIZACIÓN DE TARJETÓN DE SEGURIDAD, INCLUSIÓN DE LA ESTACIÓN DE MLM, ACTUALIZACIÓN DE RUTAS Y LISTA DE JEFES DE ESTACIÓN
04	JUNIO 2014	DIRECCIÓN OPERACIONES	CAMBIO DE ORGANIGRAMA, ACTUALIZANDO NOMENCLATURAS DE DIRECCIONES, GERENCIAS Y JEFATURAS, Y SE ACTUALIZA LA DESCRIPCIÓN JEFATURA DE SOBRECARGOS Y CONCEPTO DE PIC Y SIC, UTILIZACIÓN DE USO DE BOLETINES, PROCEDIMIENTO DE INICIO Y FIN PARA LAS TRIPULACIONES, REQUISITOS PARA PILOTOS Y SOBRECARGOS, PROCEDIMIENTO PARA SEGURIDAD DE LAS AERONAVES EN PERNOCTA, DOCUMENTOS QUE DEBERÁN SER LLEVADOS ABORDO, ACTUALIZACIÓN FORMATO DE SEGURIDAD, INCLUSIÓN DE LA ESTACIÓN TGZ Y ELIMINACIÓN ESTACIÓN PBC, MLM, ACTUALIZACIÓN LISTA DE JEFES DE AEROPUERTO, ACTUALIZACIÓN AL PERFIL DE PILOTOS, SOBRECARGOS, INSERCIÓN DE CAPACITACIÓN DE FORMATOS Y ENTENAMIENTO DE SOBRECARGOS, FORMATO DE OJT, ACTUALIZACIÓN DE TARJETÓN DE SEGURIDAD E INCLUSIÓN DE VUELOS DE FLETAMENTO (CHARTER), INSERCIÓN DE RUTAS NUEVAS DE TAR MID, MZT, BJX Y LAP., ACTUALIZACIÓN DE NUEVAS AERONAVES
05	AGOSTO 2015	INGENIERÍA DE OPERACIONES	Actualización de las nuevas rutas (VER y VSA) y lista de Estaciones
06	SEPTIEMBRE 2015	INGENIERÍA DE OPERACIONES	ACTUALIZACIÓN DE LAS NUEVAS RUTAS (HMO, CJS, CUU, CUL, SLP) y Actualización Centros de Capacitación
07	OCTUBRE 2015	INGENIERÍA DE OPERACIONES	Política de revisión y actualización de manuales, Organigrama General, Organigrama de la Dirección de Operaciones, Responsabilidades del Agente de Servicio al Cliente, Información de Aeronaves, Datos del Personal de Aeropuertos, Información de Rutas y Aeropuertos.
08	OCTUBRE 2015	INGENIERÍA DE OPERACIONES	Distribución de Manuales y Boletines Controlados, Actualización de Lista de Pilotos y Sobrecargos, Cambio de firma de servicio para tripulaciones, Actualización de datos de los jefes de aeropuerto, actualización de centros de capacitación, Programa de Inducción personal de TAR, Programa de Capacitación para mantenimiento, Programa de capacitación para oficiales de operación, tráfico, trabajador general y operadores, Contenido mínimo para personal de tráfico, política para cuando una sobrecarga tenga resultado no satisfactorio en capacitación



Manual General de Operaciones

CAPÍTULO 00-IV

Lista de Enmiendas

NO. ENMIENDA	FECHA DE ENMIENDA	NOMBRE Y FIRMA DE QUIEN INSERTÓ	MOTIVO DE LA REVISIÓN
09	Diciembre 2015	Ingeniería de Operaciones	Organigrama General, Organigrama de la Dirección de Operaciones, Responsabilidades para el DSO, GAC, Proceso para revisión de LIDO, cambio de Jepsen a Lido, Actualización de tabla para datos de peso y balance, Datos de personal Jefes de Aeropuertos, Actualización de Rutas y Aeropuertos.
10	Abril 2016	Ingeniería de Operaciones	Actualización de lista de pilotos de TA, Política de los requisitos de experiencia para la elegibilidad de pilotos de nuevo ingreso, inserción de política de elegibilidad de pilotos de nuevo ingreso con capacidad en el equipo.
11	Mayo 2016	Ingeniería de Operaciones	Política de Seguridad Operacional, Actualización de paginado de la lista de contenidos, Actualización de Boletines, Actualización de enmiendas, Actualización de LPE, Organigrama General, Organigrama de la Dirección de Operaciones, Inserción de responsabilidades de Auxiliar de Ingeniera de Operaciones, Inserción de responsabilidades de Jefe de Adiestramiento, Actualizaciones de planta de pilotos y sobrecargos, Actualización de definiciones, Actualización de encargados de áreas, Actualización de inicio y fin de servicio para tripulaciones, Actualización de expediente interno para Pilotos, Actualización de Horas para Asenso a Capitán, Limitaciones de tiempo de vuelo y periodo de servicio para las tripulaciones, Ubicación de manuales a bordo de la aeronave, Actualización de bitácora de Mantenimiento y de vuelo, Inserción de la política para uso de dispositivos electrónicos portátiles a bordo de las aeronaves Actualización de pesos básicos de operación, Actualización de tarjetón de seguridad, Actualización de rutas, Actualización de datos de los jefes de aeropuerto, Datos del Personal de Aeropuertos, Inserción de combustibles utilizados en TAR e incorporación del biocombustible, Actualización de centros de capacitación.
12	Mayo 2017	Ingeniería de Operaciones	Lista de enmiendas, Lista de Boletines, LPE, organigrama de la Dirección de Operaciones, Responsabilidades del auxiliar de ingeniería de operaciones, Jefe de Aeropuerto, Controlador de vuelos en turno, Gerente de Aeropuertos, Controlador de Tripulación en Tierra, Representantes de operaciones en tierra, Bases de residencia, Requisitos para aspirantes representante de operación en tierra, números de teléfonos para reporte de SMS, Limitaciones de tiempos de vuelo y periodos de servicio, Bitácora de mantenimiento, Verificación de la Identificación, Procedimiento cambio de tripulación con motor operando, actualización de rutas, datos de jefe aeropuerto, adiestramiento inicial instructor de simulador, contenido del curso inicial representantes de operación en tierra, política para adiestramiento del personal de operaciones.
13	Julio 2017	Ingeniería de Operaciones	Actualización del Organigrama, Actualización de los Nombre de identificación para los cargos establecidos, Actualización planta de Pilotos y Sobrecargos, Inserción de responsabilidades de Jefe de Tripulaciones, Inserción de responsabilidades de asignado de tripulaciones, Actualización de responsabilidades de Representante de Operaciones Tierra, Oficiales de Operaciones (del CCO), Emparejamiento de Pilotos, Limitaciones de Tiempo vuelo y periodo de servicio, Documentos que deberán ser llevados a bordo, Procedimiento de manejo y notificación y reporte de accidenté e incidente, Pesos baciscos de Operación, Tarjetón de Seguridad, Información de rutas y aeropuertos, Actualización de Datos de Jefes e Aeropuerto.

Junio 2025

Reedición 2

0-IV Página-2

Link Conexión Aérea S.A. de C.V.

NO. ENMIENDA	FECHA DE ENMIENDA	NOMBRE Y FIRMA DE QUIEN INSERTÓ	MOTIVO DE LA REVISIÓN
14	Febrero 2018	Ingeniería de Operaciones	Lista de Paginas Efectivas, Lista de enmiendas, Actualización de política de boletines, Organigrama General, Organigrama de la Dirección de Operaciones, Nombre e identificación para cargos, Actualización planta de Pilotos, Actualización planta de sobrecargos, Responsabilidades de Jefatura de Ingeniería de Operaciones, Ingeniero de Operaciones, Gerente Regional, Encargado de Aeropuerto, Jefe de adiestramiento Pilotos, Jefatura de Control de Tripulaciones, Asignador de Tripulaciones, Actualización niveles de RTARI, Actualización de seguridad de la aeronaves en caso de plataforma extendida, Actualización de requerimiento de pilotos calificados en calificación especial, Actualización de tiempo de vuelo mensual tripulaciones, Actualización al uso de PED en gráfica, Actualización de Pesos de Aeronave, Inserción de avión N/S 145241, Actualización del Tarjetón de Seguridad, Actualización de Rutas, Actualización de listado de Gerentes Regionales, Actualización de retroalimentación y comunicación interdepartamental de operaciones, Actualización de políticas y procedimientos de los adiestramientos de pilotos, Actualización de Condiciones de los simuladores o dispositivos de enseñanza, Actualización para las políticas de los asesores instructores, Actualización Tabla 4.3.6-2 Adiestramiento periódico piloto/asesor de vuelo/instructor de simulador, Actualización de instrucciones de examen de los módulos de teoría para pilotos, Examen práctico FFS con sinodal de DGAC, Examen de Vuelo asesorado IOE, Incorporación de mejoras a los programas de capacitación y adiestramiento, Actualización de estándares de operación incluidos en las sesiones de simulador, incorporación en syllabus la competencia para área de cenizas volcánicas, Actualización a loas adiestramientos y capacitación para representantes de operación en Tierra y mantenimiento, Actualización Tabla de cursos necesarios Políticas, procedimientos, especificaciones de los adiestramientos de Oficiales de Operaciones, Controladores, Representantes de Operación en Tierra, Agentes de Servicio al Cliente y demás personal de operaciones en los aeropuertos, Actualización de los formatos asignados a los asesores instructores,, Actualización a Factores humanos en el área de operaciones.
15	Mayo 2018	Ingeniería de Operaciones	Lista de Enmiendas, Lista de Paginas Efectivas, Limitaciones de tiempo de vuelo y periodo de servicio, actualización de rutas, Actualización Gerentes Regionales, actualización de emparejamiento, edad para piloto al mando, respaldo de sistema agents
16	Julio 2018	Ingeniería de Operaciones	Lista de Enmiendas, Lista de Paginas Efectivas, Actualización de Publicaciones, Distribución de Manuales, Organigrama General, Organigrama de la Dirección de Operaciones, Identificador de Cargos, Actualización de Pilotos y Sobrecargos, Inserción de funciones de Gerente Administrativo de DO, Inserción de Jefe de Ops. Terrestres, inserción de Jefe de Estaciones Terciarizadas, Inserción de Jefe de Trafico, Inserción de procedimiento de abastecimiento de combustible, Actualización de formato de inicio y fin de tripulaciones, Inserción de Briefing de pilotos, Inserción de Política para trasporte de mensajería DHL, Actualización pesos de XA_IFP, Actualización de anuncio de turbulencia, Actualización de lista de gerentes regionales, Actualización de tiempos de teoría recurrente pilotos.



Manual General de Operaciones

CAPÍTULO 00-IV

Lista de Enmiendas

NO. ENMIENDA	FECHA DE ENMIENDA	NOMBRE Y FIRMA DE QUIEN INSERTÓ	MOTIVO DE LA REVISIÓN
17	Octubre 2018	Ingeniería de Operaciones	Actualización de boletines, inserción de política de seguridad operacional, inclusión de CO AV55/18, Actualización del organigrama de la Dirección de Operaciones, Actualización de cargos en manuales, Actualización de lista de sobrecargos, Actualización de fusiones de jefe de sobrecargos, actualización de funciones de sobrecargos asesor, actualización de fusiones de sobrecargos, actualización de edad para aspirante de pilotos y controladores, inclusiones ruta HMO-TIJ, Actualización de lista de estación por regionales, actualización de tabla adiestramiento pilotos, inserción de boletín DO-JIO-MGO04/18 vuelos de line check/asesorados, actualización de políticas de familiarización habilitación y asesorados para sobrecargos, políticas de vuelo de line check para sobrecargos, política de selección de sobrecargo asesor, actualización de tabla de adiestramiento sobrecargos, actualización de formato TAR-SOB-01 y 02.
18	Julio 2019	Ingeniería de Operaciones	Actualización de Organigrama general, Actualización de Organigrama Dirección de Operaciones, Actualización de lista de personal de la empresa, Actualizaciones de funciones y responsabilidades de Gerente de operaciones lado Aires y Lado Tierra, Cambio de Oficial de Operaciones a Representante de operaciones en Tierra dentro del Manual en donde aplique, Actualización de centros de Capacitación
Reedición 1	Octubre 2019	Ingeniería de Operaciones	Reedición de la estructura del MGO dividiéndola en 15 capítulos y 2 anexos, así como cambios importantes en Inserción de Boletines, Actualización de Misión y Visión de la empresa, Actualización de Abreviaturas y Definiciones, Actualización de Clasificación de Boletines, Responsables de la distribución, Organigrama de la DO, Actualización de Puestos, Actualización de personal de sobrecargos y pilotos, política para asistencia de tripulaciones, Actualización de experiencia puesto de CAP, y Requisitos a cumplir para los diferentes puestos de pilotos, actualización de responsabilidades de piloto al mando, actualización de drogas y alcohol, Procedimiento de salida egreso de miembros de la tripulación de vuelo. Actualización de política del JumSeat, Procedimientos de seguridad en cabina, Actualización de Niveles de clasificación de publicaciones, Responsabilidades del PIC y SIC en Seguridad Operacional, Actualización del formatos de plan de vuelo, Actualización de gestión de combustible en vuelo, Actualización de información sobre mercancías peligrosas, Inserción de procedimientos EFB's, actualización de información para procedimientos en vuelo, actualización de información de avisos TCAS, Inserción de cálculo de longitud de ángulos de giro, Guía para altitudes mínimas seguras, Actualización de descripción general del EMB145 y sus componentes, Limitaciones e componentes viento cruzado, Actualización de Rutas, Actualización al Aeropuerto Alterno, Actualicen de personal encargado de estaciones, Actualización de política especial para pilotos, política para módulos de teoría, programa de adiestramiento teórico para 3 años, Actualización de CRM, Actualización de estándares de operación incluidos en las sesiones de simulador, briefing para asesoramientos en ruta. ANEXO 1 tablas de procedimientos y listas de mercancías peligrosas.
Reedición: Revisión 1	Marzo 2020	Ingeniería de Operaciones	Actualización de la Política de Seguridad Operacional, actualización de la inserción de boletines, actualización de organigrama general y organigrama de dirección de operaciones, tabla de funcionarios, actualización de tabla de pilotos, act. De funciones y responsabilidades de encargado e estación, actualización de documento a bordo de aeronave, ubicación de documentos y manuales en cabina de vuelo, procedimiento para pre abordaje autorizado, actualización de procedimientos de EFB's, actualización de Rutas, datos de personal de Gerentes de aeropuertos, Formato de evaluación de examen de competencia de simulador
Reedición: Revisión 2	Agosto 2020	Ingeniería de Operaciones	Lista de enmiendas, Lista de páginas Efectivas, Lista de Boletines, Actualización de Organigrama, Actualización de Funciones y Responsabilidades, Actualización de Rutas y Aeropuertos y Actualización de Gerentes Regionales.

Junio 2025

Reedición 2

0-IV Página-4

Link Conexión Aérea S.A. de C.V.



Manual General de Operaciones

CAPÍTULO 00-IV

Lista de Enmiendas

NO. ENMIENDA	FECHA DE ENMIENDA	NOMBRE Y FIRMA DE QUIEN INSERTÓ	MOTIVO DE LA REVISIÓN
Reedición: Revisión 3	Mayo 2021	Ingeniería de Operaciones	Actualización lista de boletines, lista de páginas efectivas, lista de enmiendas, Actualización en de DGAC a AFAC en Manual, Actualización de Gerencia Corporativa de Aeropuertos, Actualización de Gerencia de Sobrecargos y Estándares de Servicio, Actualización de tabla de Pilotos y Sobrecargos, Actualización de firma de tripulantes, inserción de servicios en aeropuerto y domicilio, Actualización de Referencias de MGO, Actualización de Documentos a bordo de la aeronaves y ubicación, inserción de boletín de cartas de navegación, Actualización de personas autorizadas en JUMPSEAT, Actualización de procedimientos de recarga de combustible, Actualización de referencia en Plan de vuelo, Actualización de procesos de EFB's, Inserción de ascenso en la salida por instrumentos con todos los motores Inserción de boletín de tiempos de capacitación sobrecargos, Actualización de recalificación de pilotos y sobrecargos, actualización de capacitación del área de ingeniería de operaciones.
Revisión 4	Febrero 2022	Ingeniería de Operaciones	Incorporación de boletines emitidos a lo largo del año 2021. Reemplazo de la definición AMARIZAJE FORZOSO por ACUATIZAJE FORZOSO. Integración de la definición LOFT (adiestramiento). Corrección del título del numeral 3.3. corrección del procedimiento 5.1.2 Administración del Manual, se define como responsable a la Jefatura de Ingeniería de Operaciones. Actualización del procedimiento 5.6.1 Procedimiento para señalar los cambios en las páginas de los manuales o boletines. Actualización de los requisitos mínimos para aspirantes a ocupar la Dirección de Operaciones. Actualización del Organigrama de la alta Dirección y posiciones AOC por nombramiento del nuevo Jefe de Pilotos. Se actualiza también la Tabla de nombres de pilotos, con el nuevo titular de la Jefatura de Pilotos. Se corrige la tabla de Delegación de funciones del personal de la Dirección de Operaciones. Se actualizan las Funciones y Responsabilidades del Gerente de Control Operacional. Se actualizan las Funciones y Responsabilidades de la Jefatura de Control de Tripulaciones. Se actualiza tabla de referencias de Información general de las aeronaves (7.1). Se actualizan los procedimientos normales y tareas asignadas a la tripulación (tabla de referencias). Se actualizan referencias para procedimiento de Planeación de Vuelo. Se actualizan Datos e instrucciones para el cálculo de peso y balance (tabla de referencia). Se actualiza tabla de Pesos Básicos de Operación, excluyendo las matrículas XA-BPK, XA-MFH, XA-JFH, en concordancia con AOC 59. Se actualiza Lista de parte faltantes CDL (tabla de referencias). Se actualiza Equipo de emergencia y supervivencia, incluyendo oxígeno (tabla de referencia). Se actualiza procedimiento de Inicio y fin de servicio para tripulaciones. Se corrigen los requisitos para Transición de PIC a Asesor de Ruta y de Asesor de Ruta Instructor de Simulador. Se actualizan las Políticas de Recontratación. Se actualizan los Requerimientos mínimos de tripulación, tiempo de vuelo y periodo de servicio planeado. Se actualiza procedimiento de Enfermedad fuera de base QRO para tripulaciones. Se actualizan referenciad de los Procedimientos de operación para las distintas fases de vuelo. Se actualiza procedimiento para el uso del asiento de observador. Se incorpora procedimiento a seguir en caso de ida al aire. Se incorpora procedimiento en caso de falla de radar meteorológico (Weather Radar). Se actualiza Tabla de Rutas en concordancia con las autorizadas en AOC 59. Se actualiza nombre y datos de contacto del Gerente Corporativo de Aeropuertos. Se incorpora a estación GDL a Lista de aeropuertos, rutas, despegues o aproximaciones que requieren Calificación Especial. Se actualiza lista de Centros de Capacitación autorizados para TAR. Se actualiza procedimiento para EFB Electronic Flight Bag. Se integra este tema al programa de adiestramiento teórico para pilotos. Actualización de requisitos para la Selección de Asesore de Ruta e Instructores de Simulador y Asesores de Vuelo. Se eleva a 5 años periodo de comisión de Sobrecargo Asesor.

Junio 2025

Reedición 2

0-IV Página-5

Link Conexión Aérea S.A. de C.V.

NO. ENMIENDA	FECHA DE ENMIENDA	NOMBRE Y FIRMA DE QUIEN INSERTÓ	MOTIVO DE LA REVISIÓN
Revisión 5	Julio 2022	Jefatura de Ingeniería de Operaciones	Actualización del Organigrama de la alta Dirección y posiciones AOC por nombramiento de la nueva titular de la Dirección de Operaciones. Actualización de la Tabla de nombres de Sobrecargos de TAR Aerolíneas, derivado de recientes bajas en la planta de sobrecargos. Actualización de la lista de los centros de capacitación que cuentan con autorización para dar adiestramiento a TAR Aerolíneas, se incluye la Universidad Aeronáutica en Querétaro a dicha lista.
Revisión 6	Octubre 2022	Jefatura de Ingeniería de Operaciones	Actualización del Organigrama de la alta Dirección y posiciones AOC por nombramiento del nuevo titular de la Gerencia de Aseguramiento de la Calidad. Cambio en la posición de Gerencia de Control Operacional por Jefatura de Control Operacional, así como el nombre del titular. Actualización de relación de tripulantes activos (pilotos y sobrecargos). Actualización de las funciones y responsabilidades el Piloto al Mando (PIC). Actualización del tipo de formato de distribución para el Manual de Sobrecargos. Incorporación del procedimiento de operación del piloto automático Actualización sección 3.4 Responsabilidad del personal de operaciones respecto al conocimiento de la regulación. Actualización sección 5.8.2 Distribución de Manuales y Boletines controlados, formato electrónico para Sobrecargos. Incorporación política CFIT para TAR Aerolíneas.
Revisión 7	Noviembre 2022	Jefatura de Ingeniería de Operaciones	Cambio en la posición de 'Gerencia de Capacitación por 'Departamento de Capacitación'. Actualización de funciones y responsabilidades de la Jefatura de Ingeniería de Operaciones e Ingeniero de Operaciones. Actualización en el Control de documentación requerida para el personal de operaciones. Se referencia al MGMyPT el Programa de capacitación para personal de Mantenimiento. Actualización de datos de contacto de las Gerencias Regionales de aeropuertos.



Manual General de Operaciones

CAPÍTULO 00-IV

Lista de Enmiendas

NO. ENMIENDA	FECHA DE ENMIENDA	NOMBRE Y FIRMA DE QUIEN INSERTÓ	MOTIVO DE LA REVISIÓN
Revisión 8	Febrero 2023	Jefatura de Ingeniería de Operaciones	Cambio de la posición Encargado de Estación por Representante de Estación. Modificación de las funciones y responsabilidades del Representante de Estación. Inclusión de la política para procedimientos CFIT de TAR Aerolíneas. Incorporación del boletín DO-JIO-MGO-03/22 en el Anexo 3. Revisión y ajuste de referencias cruzadas del Capítulo 9. Revisión y ajustes para programa de adiestramiento de pilotos. Revisión y ajuste para programa de adiestramiento de sobrecargos.
Revisión 9	Septiembre 2023	Jefatura de Ingeniería de Operaciones	Actualización de DGAC a AFAC, Actualización del Organigrama de la alta dirección, Actualización del organigrama de Dirección de Operaciones, Cambio de Jefe por gerencia de Control Operacional, Actualización de los nombres establecidos en el organigrama de dirección de operaciones, Actualización de lista de Sobrecargos, Actualización de Lista de pilotos, se modifica el concepto y responsabilidades del Representante de Estación. Se actualizan funciones de Representante de Operaciones en Tierra y Gerente Regional de Aeropuertos, Actualización de referencias, se elimina el Biocombustible ASTM D7566 del tipo de combustible que puede consumir la flota, Actualización del Instructivo de Seguridad, Correcciones ortográficas, Actualización de Datos de Gerentes Regionales de Aeropuertos, Corrección de Formato, se excluye lista de centros de capacitación, se eliminan a los técnicos en mantenimiento de la sección de capacitación. Se omite el adiestramiento, capacitación de personal de Mantenimiento, se Incluyen procedimientos PBN, actualización de rutas y se retira la tabla de pesos operacionales.
Revisión 10	Diciembre 2023	Jefatura de Ingeniería de Operaciones	Se integran nuevas estaciones, se actualizan funciones y responsabilidades del Gerente de Control Operacional, Jefatura de Despacho y Control de Vuelos y se elimina la posición de Gerente Regional de Aeropuertos.
Revisión 11	Febrero 2024	Jefatura de Ingeniería de Operaciones	Se integra Nueva ruta NLU-CPE-NLU, cambios en el organigrama general de la empresa, Director de Operaciones y Director de Seguridad Aérea y Aseguramiento de la Calidad y cambios menores en el cuerpo del manual.

Junio 2025

Reedición 2

0-IV Página-7

Link Conexión Aérea S.A. de C.V.



Manual General de Operaciones

CAPÍTULO 00-IV

Lista de Enmiendas

Revisión 12	Junio 2024	Jefatura de Ingeniería de Operaciones	Actualización de la política de Seguridad operacional, se elimina el apartado adiestramiento de recuperación de licencia de sobrecargos, se integra procedimiento para contener fuego en cabina de pilotos, producido por (PEDs) y (EFBs), procedimiento de uso de QRH y checklist, se modifican los tiempos básicos por adiestramiento en base al Syllabus del MGO, modificación del contenido temático para oficiales de operaciones, procedimiento para integrar equipo adicional de supervivencia en operaciones especiales.
Revisión 13	Noviembre 2024	Jefatura de Ingeniería de Operaciones	Cambios menores al cuerpo del manual, actualización de normatividad solventar observaciones de AFAC en estaciones LAP, PQM y NLD
Revisión 14	Febrero 2025	Jefatura de Ingeniería de Operaciones	Actualización de referencias al MD, actualización de la tabla 2.3A, reorganización de capítulos, se unifican los capítulos 12,13,14 y 15 en el capítulo 11, se integran referencias al manual de adiestramiento y capacitación de TAR, cambios en los anexos quedando solo anexo 1 formatos y anexo 2 referencia cruzada
Reedición 2	Junio 2025	Jefatura de Ingeniería de Operaciones	Cambio de logotipo y marca

Junio 2025

Reedición 2

0-IV Página-8

Link Conexión Aérea S.A. de C.V.

V.- Lista de Boletines

USE BOLIGRAFO AZUL O NEGRO, NO SE PERMITEN BORRADURAS O ENMENDADURAS.
EN CASO QUE REQUIERA CORREGIR, TRACE UNA LÍNEA SOBRE EL DATO INCORRECTO Y USE OTRO RENGLÓN CON LOS DATOS CORRESPONDIENTES.

COLOQUE LOS BOLETINES POSTERIOR A ESTA HOJA.
ORDENE CRONOLOGICAMENTE LOS BOLETINES Y RETIRE LOS QUE YA NO ESTÁN VIGENTES.

NO. DE BOLETÍN	FECHA DE EMISIÓN	TÍTULO	ESTADO
DO-JIO-MGO02/18	16/08/18	ACTUALIZACION DE ORGANIGRAMAS DE LA DIRECCION DE OPERACIONES	I
DO-JIO-MGO04/18	31/08/18	VUELOS DE LINE CHECK/ASESORADOS	I
DO-JIO-MGO01/19	11/03/19	ACTUALIZACION DE RUTAS Y AEROPUERTOS	I
DO-JIO-MGO02/19	11/03/19	ACTUALIZACION DE ORGANIGRAMA DIRECCION DE OPERACIONES	I
DO-JIO-MGO03/19	11/03/19	ACTUALIZACION DE CAPACITACIONES SOBRECARGOS	I
DO-JIO-MGO04/19	11/03/19	ACTUALIZACION DE FORMATO DE ASESORAMIENTO EN RUTA	I
DO-JIO-MGO05/19	22/03/19	ACTUALIZACION ORGANIGRAMA GENERAL	I
DO-JIO-MGO01/20	17/02/2020	PROCEDIMIENTO PARA ABORDAJE PRE-AUTORIZADO	I
DO-JIO-MGO02/20	21/02/20	ACTUALIZACION DE FUNCIONES Y RESPONSABILIDADES DEL ENCARGADO DE ESTACION	I
DO-JIO-MGO03/20	12/06/20	TRANSPORTACION DE CARGA	C
DO-JIO-MGO04/20	01/07/20	PERSONAL ADSCRITO A LA OFICINA DE DESPACHO	I
DO-JIO-MGO05/20	23/07/20	TABLAS DE ADIESTRAMIENTO Y RECALIFICACION TRIPULACION	I
DO-JIO-MGO06/20	14/09/20	ACTUALIZACION DE CARTAS DE NAVEGACION	I
DO-JIO-MGO01/21	01/08/21	ACTUALIZACIÓN DEL ORGANIGRAMA DE LA DIRECCIÓN DE OPERACIONES.	I
DO-JIO-MGO02/21	01/09/21	ACTUALIZACIÓN LISTA DE AEROPUERTOS, RUTAS, DESPEGUES O APROXIMACIONES QUE REQUIEREN CALIFICACIÓN ESPECIAL.	I
DO-JIO-MGO03/21	25/10/21	ACTUALIZACIÓN DE PROCEDIMIENTOS NORMALES Y TAREAS ASIGNADAS A LA TRIPULACIÓN, LISTAS DE VERIFICACIÓN, SISTEMA PARA EL USO DE ESTAS LISTAS Y LA DECLARACIÓN CUBRIENDO LOS PROCEDIMIENTOS DE COORDINACIÓN NECESARIOS ENTRE LA TRIPULACIÓN DE VUELO Y LA TRIPULACIÓN DE CABINA.	I
DO-JIO-MGO04/21	25/10/21	ACTUALIZACIÓN DE TEMAS COMPLEMENTARIOS DE LOS PROCEDIMIENTOS DE NAVEGACIÓN.	I
DO-JIO-MGO05/21	03/11/21	PROCEDIMIENTO EN CASO DE IDA AL AIRE.	I
DO-JIO-MGO06/21	05/11/21	PROCEDIMIENTO EN CASO DE FALLA DEL RADAR METEOROLÓGICO (WEATHER RADAR).	I
DO-JIO-MGO07/21	05/11/21	ACTUALIZACIÓN DE REQUISITOS DE EXPERIENCIA PARA LA ELEGIBILIDAD Y LICENCIA PARA PILOTOS DE NUEVO INGRESO.	C
DO-JIO-MGO08/21	05/11/21	ACTUALIZACIÓN DE REQUISITOS DE EXPERIENCIA PARA LA ELEGIBILIDAD PARA ASCENSO A CAPITÁN PARA PRIMEROS OFICIALES DE TAR.	C
DO-JIO-MGO-09/21	07/12/21	ACTUALIZACIÓN DE PROCEDIMIENTO PARA USO DE EFB'S.	I
DO-JIO-MGO-01/22	17/10/22	OPERACIÓN DEL PILOTO AUTOMÁTICO	I
DO-JIO-MGO-02/22	03 /11/2022	CONTROL DE DOCUMENTACIÓN REQUERIDA PARA EL PERSONAL DE OPERACIONES	I
DO-JIO-MGO-03/22	19/12/2022	INCLUSIÓN DE TABLA DE REFERENCIA CRUZADA DE LA NOM-002-SCT3-2012	I



Manual General de Operaciones

CAPÍTULO 00-V

Lista de Boletines

NO. DE BOLETÍN	FECHA DE EMISIÓN	TÍTULO	ESTADO
DO-JIO-MGO-01/23	27/11/2023	ACTUALIZACION DE RESPONSABILIDADES, FUNCIONES Y PÉRFIL PARA LA GERENCIA DE CONTROL OPERACIONAL	I
DO-JIO-MGO-01/24	12/01/2024	ACTUALIZACION DE REFRENCIA TECNICA AFAC (CIRCULARES) PARA LAS SECCIONES 11.1.5 Y 11.1.6., DEL CAPITULO 11 DEL MGO	I
DO-JIO-MGO-02/24	12/01/24	ADIENTRAMIENTO DE RECUPERACION DE LICENCIA DE SOBRECARGO	I
DO-JIO-MGO-03/24	18/04/25	PROCEDIMIENTO PARA CONTENER FUEGO EN CABINA DE PILOTOS PRODUCIDO POR (PEDs) y (EFBs)	I
DO-JIO-MGO-04/24	20/04/25	USO DE QRH Y CHECKLIST	I
DO-JIO-MGO-05/24	20/04/24	POLITICA DE USO PILOTOS PART-TIME Y FREELANCE	I
DO-JIO-MGO-06/24	28/05/24	TABLA 3 TIEMPOS BASICOS POR ADIENTRAMIENTO EN BASE A LOS SYLLABUS DEL MGO	I
DO-JIO-MGO-07/24	30/05/24	FORMATO DE EVALUACION PARA PILOTOS EN SIMULADOR	C
DO-JIO-MGO-08/24	30/05/24	LINE CHECK	I
DO-JIO-MGO-09/24	03/06/24	CONTENIDO TEMATICO PARA OFICIAL DE OPERACIONES	I
DO-JIO-MGO-10/24	03/06/24	CALIFICACION ESPECIAL	I
DO-JIO-MGO-11/24	21/06/24	PROCEDIMIENTO PARA INTEGRAR EQUIPO ACIONAL DE SUPERVIVENCIA EN OPERACIONES ESPECIALES	I
DO-JIO-MGO-12/24	11/11/24	REQUERIMIENTO DE EXPERIENCIA RECIENTE DE LOS PILOTOS	I
DO-JIO-MGO-13/24	19/08/24	EXAMENES PARA LOS MODULOS DE ADIENTRAMIENTO O VERIFICACIONES	I
DO-JIO-MGO-14/24	19/08/24	POLITICAS PARA LOS VUELOS DE VERIFICACION	I
DO-JIO-MGO-15/24	11/11/24	REQUERIMIENTOS DE EXPERIENCIA RECIENTE DE LOS PILOTOS	I



Manual General de Operaciones

CAPÍTULO 1

Objetivo y Campo de Aplicación

CAPÍTULO 1

Objetivo y campo de aplicación



Manual General de Operaciones

CAPÍTULO 1

Objetivo y Campo de Aplicación

PÁGINA INTENCIONALMENTE DEJADA EN BLANCO



Manual General de Operaciones

CAPÍTULO 1

Objetivo y Campo de Aplicación

CONTENIDO

CONTENIDO	3
1.1 Objetivo y campo de aplicación	5
1.2 Misión de la Empresa	5
1.3 Visión	6
1.4 Valores	6
1.5 Limitaciones por AOC	6
1.6 Auditorías a la que se sujetará TAR	8
1.7 Demostración de Evacuación de emergencia para el certificado tipo de las aeronaves de TAR.....	9
1.8 Demostración de evacuación.....	11
1.9 Vuelos de demostración para obtención o modificación del AOC	11
1.10 Certificados de Aeronavegabilidad	12



Manual General de Operaciones

CAPÍTULO 1

Objetivo y Campo de Aplicación

PAGINA DEJADA INTENCIONALMENTE EN BLANCO

1.1 Objetivo y campo de aplicación

Link Conexión Aérea S.A. de C.V. (Transportes Aéreos Regionales), que en lo sucesivo se denominará TAR, en este documento, sus complementos, boletines y cualquier otro documento operativo, es una Empresa (sociedad mercantil debidamente registrada en los Estados Unidos Mexicanos) cuyo objetivo es proporcionar servicios de transporte aéreo público Nacional regular de pasajeros, asignándose como base de operaciones el Aeropuerto Intercontinental de Querétaro, de la ciudad de Santiago de Querétaro, Querétaro en los Estados Unidos Mexicanos.

Para las bases de mantenimiento ver el MGM para más información.

Es política general de la Empresa operar con estricto apego a un conjunto de regulaciones nacionales e internacionales, normas, métodos y procedimientos, especificaciones, estándares nacionales e internacionales, certificaciones nacionales y/o internacionales que garanticen la máxima eficiencia y seguridad de sus operaciones aéreas, proporcionando además comodidad, regularidad, puntualidad y calidad de servicio al pasajero, buscando al mismo tiempo una alta productividad y economía de operación.

Para lo anterior TAR está apropiadamente equipada para efectuar operaciones de transporte aéreo comercial seguras, incluyendo la aplicación del mantenimiento de sus aeronaves a su servicio.

1.2 Misión de la Empresa

Todo el equipo de trabajo de TAR estará plenamente comprometido en lograr lo siguiente:

- Ofrecer un servicio de transportación aérea seguro y eficiente, de forma tal que contribuyamos al desarrollo económico y turístico de las diversas regiones de nuestro país.
- Desarrollar una relación de negocio justa, estrecha y provechosa con nuestros socios estratégicos, asociados comerciales y proveedores.
- Establecer una atmósfera laboral positiva y enriquecedora, que propicie el crecimiento personal y profesional de nuestros colaboradores y su compromiso con nuestra misión.
- Alcanzar nuestros objetivos corporativos de forma tal que ofrezcamos, consistentemente, una oportunidad de negocio atractiva para nuestros inversionistas.

1.3 Visión

Como país, durante años hemos desatendido el tráfico aéreo regional y en especial las rutas de baja densidad. Las aerolíneas troncales nacionales, al estar ubicadas en los grandes centros de concentración poblacional del país, se han especializado en rutas de alta densidad empleando aeronaves de capacidad superior a las 100 plazas, dejando desatendidos importantes flujos que demandan servicios regionales.

TAR aspira a convertirse en la empresa emblemática del transporte aéreo regional en nuestro país con presencia en cada una de las regiones donde se requiere de este tipo de servicio.

A través de la especialización en el segmento de menos de 50 pasajeros, aspiramos, además, a impulsar los vínculos económicos y turísticos entre zonas que carecen de transportación aérea de manera directa.

México requiere de una aviación regional plenamente desarrollada y TAR está comprometida en lograr dicho objetivo.

1.4 Valores

Dado que TAR es ante todo una empresa de servicio, estamos decididos a hacer de nuestros vuelos toda una serie de valores que garanticen el mejor producto para nuestros usuarios:

- El ofrecer con honestidad y cumplir con lo prometido.
- El respeto hacia nuestros clientes.

Adicionalmente, como valores corporativos que seguramente posibilitarán nuestro éxito, valoramos:

- Recompensar el esfuerzo.
- Compartir las estrategias con el equipo.
- Apoderar a todos nuestros colaboradores.

1.5 Limitaciones por AOC

La emisión del AOC depende exclusivamente de la SICT y la AFAC

TAR utilizará sólo aeronaves en operaciones de transporte aéreo comercial, en base a lo autorizado expresamente en su Certificado de Explotador de Servicios Aéreos (AOC) emitido por la Autoridad Aeronáutica, apropiado para las operaciones que pretenden ser efectuadas.

TAR como titular de un AOC deberá, en todo momento, cumplir con los términos del mismo, así como con las condiciones establecidas para su emisión y los requerimientos aplicables para el mantenimiento de las aeronaves a su servicio, a fin de mantener dicho certificado.

TAR se apegará a lo estipulado en la NOM-008-SCT3-2002 Que establece los requisitos técnicos a cumplir por los concesionarios y permisionarios del servicio al público de transporte aéreo, para la obtención del certificado de explotador de servicios aéreos, así como los requisitos técnicos a cumplir por los permisionarios del servicio de transporte aéreo privado comercial y los estándares para la certificación IOSA.

El AOC contiene:

1. El nombre y ubicación de la base de operaciones principal del titular del AOC;
2. La fecha de emisión y periodo de validez para cada una de las páginas emitidas;
3. Una descripción del tipo de operaciones autorizadas;
4. El tipo de aeronave(s) autorizada(s) para la operación;
5. Las áreas autorizadas de operaciones, y
6. Otras autorizaciones especiales, aprobaciones y limitaciones emitidas por la Autoridad Aeronáutica, de acuerdo con las disposiciones jurídicas aplicables tanto para las operaciones efectuadas, o a efectuarse por TAR, como para el mantenimiento aplicado, o por aplicarse, según corresponda.
7. Vigencia del Certificado de Explotador de Servicios Aéreos (AOC).

Un AOC estará vigente:

1. Por el periodo de vigencia señalado en el mismo, siempre y cuando éste cumpla con todas y cada una de las condiciones establecidas en la presente Norma Oficial Mexicana y demás disposiciones aplicables para mantenerlo vigente.
2. En todo tiempo, la Autoridad Aeronáutica podrá realizar las enmiendas que resulten necesarias a un AOC.

Las enmiendas a los AOC, estarán vigentes mientras el AOC del que formen parte esté vigente.

Enmienda de un Certificado de TAR (AOC).

(a) La Autoridad Aeronáutica podrá enmendar cualquier AOC, si:

1. Determina que es necesario, en beneficio de la seguridad del transporte aéreo comercial y el interés público.
2. El titular de un AOC solicita la aprobación de una enmienda, y la Autoridad Aeronáutica determina que no hay afectación en la seguridad del transporte aéreo comercial y el interés público.
3. Si la Autoridad Aeronáutica determina que existe una situación de emergencia que pueda afectar la seguridad del transporte aéreo comercial y que, en aras de proteger el interés público, se requiere una enmienda inmediata al AOC. Dicha enmienda será aplicable a partir del momento en que le sea notificada al titular del AOC.
4. Las enmiendas establecidas por la Autoridad Aeronáutica, distintas a las de emergencia, surtirán efectos a los 30 días naturales posteriores a la notificación que se haga al titular del AOC, o antes, si el titular del AOC así lo solicita y esto es considerado conveniente por la Autoridad Aeronáutica.
5. Las enmiendas propuestas por el titular de un AOC, deberán ser presentadas a la Autoridad Aeronáutica, al menos 30 días naturales previos a la fecha en la que se pretenda hacer efectiva dicha enmienda.

IMPORTANTE

TAR no puede efectuar operaciones de transporte aéreo comercial para las cuales se requiera una enmienda al AOC, sino hasta que TAR reciba la aprobación por escrito por parte de la Autoridad Aeronáutica.

1.6 Auditorías a la que se sujetará TAR

TAR se sujetará a una inspección continua como titular de un AOC, para garantizar el cumplimiento constante de las condiciones y limitaciones establecidas en su certificado de explotador de servicios aéreos.

Para los efectos de lo indicado TAR como titular de un AOC deberá permitir que la Autoridad Aeronáutica efectúe las pruebas e inspecciones necesarias, en cualquier tiempo y lugar, con la única finalidad de determinar si dicho titular se encuentra en cumplimiento con las leyes, reglamentación y normatividad aplicable, así como con los términos y condiciones de su AOC.

TAR deberá tener disponible en su base de operaciones principal:

Todas las partes que integran su Certificado de Explotador de Servicios Aéreos vigente;

Su Manual General de Operaciones, su Manual General de Mantenimiento o Manual General de Mantenimiento y Procedimientos de Taller Aeronáutico, según aplique, así como los Manuales para la Prevención de Actos de Interferencia Ilícita y de Seguridad Aérea, y

La lista actualizada, incluyendo puesto dentro de la empresa y localización del personal responsable de la conservación de cada registro, documento y reporte que de acuerdo a la legislación, reglamentación y normatividad aplicable será presentada por las áreas correspondientes de TAR en el momento de la auditoría.

TAR tienen la obligación de proporcionar a la Autoridad Aeronáutica, cuando ésta así se los solicite de conformidad con lo dispuesto en la Ley Federal de Procedimiento Administrativo, todos los informes en materia técnica operativa, financiera, legal o administrativa, así como de las actividades relacionadas con las mismas, con los datos que permitan conocer la operación y explotación de los servicios de transporte aéreo que proporcionan, incluyendo todas las partes integrantes del AOC y los manuales.

1.7 Demostración de Evacuación de emergencia para el certificado tipo de las aeronaves de TAR

TAR sólo utilizará una aeronave de un tipo y modelo específico, en operaciones de transporte aéreo comercial de pasajeros, a menos que haya efectuado previamente para la Autoridad Aeronáutica, una demostración de evacuación de emergencia a la capacidad total de pasajeros, de acuerdo a la configuración de la aeronave, en 90 segundos o menos.

La demostración a la capacidad total mencionada podría no ser requerida por la Autoridad Aeronáutica, si TAR efectúa solicitud por escrito para una variación o excepción a lo establecido en dicho inciso, mostrando la evidencia del fabricante o lo que se indica a continuación:

- (1) Una evacuación de emergencia a capacidad total de pasajeros para la aeronave operada o a ser operada, fue demostrada satisfactoriamente durante la certificación de tipo de la aeronave o durante la certificación de otro concesionario o permisionario, y
- (2) Existe un análisis de ingeniería, el cual muestre que una evacuación de emergencia a la capacidad total de pasajeros, es posible realizarla en 90 segundos o menos, si la configuración de asientos para pasajeros de la aeronave difiere con respecto al número de salidas o tipos de salidas, al número de los miembros de la tripulación de sobrecargos o a la ubicación de dichos miembros.

El personal de TAR dispone de procedimientos y equipo y son capaces de abrir las salidas para evacuación en 15 segundos o menos. Este tipo de evacuación de emergencia es conocido como demostración parcial de emergencia y será requerida en caso de incorporar un nuevo tipo de aeronave en su AOC.

El personal de TAR cuenta con la capacitación y el equipo necesario para efectuar eficientemente sus procedimientos de acuatizaje forzoso a menos de 400 MN de la costa.

TAR efectuará ante la Autoridad Aeronáutica, una demostración parcial de evacuación de emergencia y una demostración de evacuación de acuatizaje forzoso, que demuestre la efectividad de la instrucción y de los procedimientos de evacuación de su personal de vuelo, conforme se indica en los siguientes casos:

1. La introducción inicial de un tipo y modelo de aeronave en específico, si el concesionario o permisionario no ha conducido una demostración parcial real previa sobre el mismo tipo y modelo de aeronave;
2. Cambios en el número, ubicación o deberes en los procedimientos de evacuación de emergencia o en otros procedimientos relacionados, por parte de los miembros de la tripulación de sobrecargos, o
3. Cambios en el número, ubicación, tipos de salida de emergencia o los tipos de mecanismos para abrir las puertas de emergencia disponibles para evacuación.



Manual General de Operaciones

CAPÍTULO 1

Objetivo y Campo de Aplicación

En las demostraciones parciales de evacuación de emergencia y de acuatizaje forzoso, únicamente intervendrá el personal de vuelo involucrado, personal de la Autoridad Aeronáutica observando la demostración y cualquier otro personal autorizado por la Autoridad Aeronáutica que pudiera ser necesario para el desarrollo de las demostraciones.

Antes de efectuar una demostración de evacuación de emergencia o una de acuatizaje forzoso, TAR presentará la solicitud y obtener la aprobación correspondiente de la Autoridad Aeronáutica.

Para la demostración de evacuación de emergencia o de acuatizaje forzoso, los miembros de la tripulación de sobrecargos a emplearse, deberán:

- Ser seleccionada aleatoriamente por la Autoridad Aeronáutica;
- Haber completado el programa de instrucción aprobado por la Autoridad Aeronáutica para el titular del AOC o solicitante del mismo, para el tipo y modelo específico de aeronave, y
- Haber realizado y aprobado un examen práctico o escrito sobre los procedimientos de evacuación y uso del equipo de emergencia, así como de acuatizaje forzoso.
- Para efectuar la demostración de evacuación de emergencia parcial, la tripulación de sobrecargos usará los procedimientos de TAR.

1.8 Demostración de evacuación

Demostrar la apertura de 50% de las salidas de emergencia al nivel del piso requeridas y el 50% de las salidas de emergencia que no estén al nivel del piso requerido (cuya apertura por un miembro de la tripulación de sobrecargos se encuentra definido como una función durante una evacuación de emergencia).

Las salidas de emergencia serán seleccionadas por la Autoridad Aeronáutica para el E145.

Preparar para ser usados, las salidas mencionadas en el inciso inmediato anterior

(1) en 15 segundos.

Para efectuar la demostración de procedimientos de evacuación de acuatizaje forzoso, la tripulación de sobrecargos de TAR deberá, usando los procedimientos operacionales de TAR:

- Demostrar conocimiento y uso de cada artículo del equipo de emergencia requerido;
- Preparar la cabina para el amarizaje forzoso dentro de los 6 minutos posteriores a que la intención del amarizaje es anunciada.

1.9 Vuelos de demostración para obtención o modificación del AOC

TAR efectuará previamente en forma satisfactoria vuelos de demostración para la Autoridad Aeronáutica, para un tipo de aeronave.

TAR como titular de un AOC podrá operar una aeronave en un área especial designada, o utilizando un sistema de navegación especializado, a menos que dicha aeronave efectúe para la Autoridad Aeronáutica, un vuelo de demostración satisfactorio, en las condiciones en que volará en dicha área especial o sistema de navegación especializado.

Los vuelos de demostración requeridos deberán comprender por lo menos lo siguiente:

Cien horas de tiempo total de vuelo, a menos que la Autoridad Aeronáutica determine durante el periodo de realización de los vuelos, que un nivel satisfactorio de competencia ha sido demostrado en menor cantidad de horas

Cinco horas de vuelos nocturnos, para efectuar operaciones nocturnas;

Cinco procedimientos de aproximación por instrumentos, bajo condiciones IMC, reales o simuladas para efectuar vuelos por instrumentos (IFR), y Operaciones a un número representativo de aeródromos donde se pretende efectuar operaciones, según sea determinado por la Autoridad Aeronáutica. Las operaciones comprenden aterrizajes, asistencia en tierra, según se requiera, y despegues.

TAR no podrá transportar pasajeros en una aeronave durante los vuelos de demostración, excepto aquellas personas necesarias para efectuar dichos vuelos y las que sean designadas por la Autoridad Aeronáutica.



Manual General de Operaciones

CAPÍTULO 1

Objetivo y Campo de Aplicación

1.10 Certificados de Aeronavegabilidad

TAR seguirá lo establecido en la CO AV-21.2/07 Rev.07 Condiciones técnicas y administrativas para el otorgamiento, renovación y reposición del certificado de aeronavegabilidad.



Manual General de Operaciones

CAPÍTULO 02

DEFINICIONES Y
ABREVIATURAS

CAPÍTULO 2

Definiciones y Abreviaturas



Manual General de Operaciones

CAPÍTULO 02

DEFINICIONES Y
ABREVIATURAS

PÁGINA INTENCIONALMENTE DEJADA EN BLANCO

Junio 2025

Reedición 2

2 Página-2

Link Conexión Aérea S.A. de C.V.



Manual General de Operaciones

CAPÍTULO 02

DEFINICIONES Y
ABREVIATURAS

CONTENIDO

2.1 Definiciones	5
2.2. Abreviaturas	28



Manual General de Operaciones

CAPÍTULO 02

DEFINICIONES Y
ABREVIATURAS

PAGINA DEJADA INTENCIONALMENTE EN BLANCO

2.1 Definiciones

Otras definiciones se encuentran distribuidas en las secciones del MGO sus manuales complementarios y boletines.

Para los efectos del Manual General de Operaciones de TAR, complementos y boletines, se consideran las siguientes definiciones y abreviaturas, las cuales no son limitativas a las que se indiquen en otros manuales o documentos regulados y certificados, y las indicados en el MGO Disposiciones Generales, así como en los procedimientos internos de la empresa.

Aeronave: cualquier vehículo capaz de transitar con autonomía en el espacio aéreo con personas, carga o correo.

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.

Autoridad Aeronáutica: la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, a través de la Agencia Federal de Aviación Civil o cualquier otra autoridad en materia de regulación del servicio del transporte por vía aérea.

ACCIDENTE: Todo suceso relacionado con la operación de una aeronave, que ocurre dentro del periodo comprendido entre el momento en que una persona entra a bordo de la aeronave con la intención de realizar un vuelo y el momento en que todas las personas han desembarcado, durante el cual:

a) Cualquier persona sufre lesiones mortales o graves a consecuencia de:

- Hallarse en la aeronave, o
- Por contacto directo con cualquier parte de la aeronave, incluso las partes que se hayan desprendido de la aeronave, o
- Por explosión directa al chorro de un reactor.

Excepto cuando las lesiones obedezcan a causas naturales, se las haya causado una persona a sí misma o hayan sido causadas por otras personas o se trate de lesiones sufridas por pasajeros clandestinos escondidos fuera de las áreas destinadas normalmente a los pasajeros y la tripulación.

b) La aeronave sufre daños o roturas estructurales que:

- Afectan adversamente su resistencia estructural, su rendimiento o sus características de vuelo,
- Que normalmente exigen una reparación importante o el intercambio del componente afectado.

Excepto por fallas o daños del motor, cuando el daño se limita al motor, su cubierta o sus accesorios; o por daños limitados en las hélices, extremos de ala, antenas, neumáticos, frenos o carenas, pequeñas abolladuras o perforaciones en el revestimiento de la aeronave; o

c) La aeronave desaparece o es totalmente inaccesible.

ACCIDENTE IMPUTABLE A MERCANCÍAS PELIGROSAS: Toda ocurrencia atribuible al transporte aéreo de mercancías peligrosas y relacionadas con él, que ocasionan lesiones mortales o graves a alguna persona o daños de consideración a la propiedad.

AERÓDROMO: Área definida de tierra o de agua (que incluye todas sus edificaciones, instalaciones, y equipos), destinada parcialmente o totalmente a la llegada, salida y movimiento en superficie de aeronaves.

AERÓDROMO CONTROLADO: Aeródromo en el cual se facilita servicio de control de tránsito aéreo para el tránsito del aeródromo.

AERÓDROMO DE ALTERNATIVA (ALTERNO): Aeródromo al que podría dirigirse una aeronave cuando fuera imposible o no fuera aconsejable dirigirse al aeródromo de aterrizaje previsto o aterrizar en el mismo.

AERÓDROMO DE ALTERNATIVA (ALTERNO) DE DESTINO: Aeródromo de alternativa al que podría dirigirse a una aeronave si fuera imposible o no fuera aconsejable aterrizar en el aeródromo de aterrizaje previsto.

AERÓDROMO DE ALTERNATIVA (ALTERNO) DE DESPEGUE: Aeródromo de alternativa en el que podría aterrizar una aeronave si esto fuera posible utilizar el aeródromo de salida.

AERÓDROMO DE ALTERNATIVA (ALTERNO) EN RUTA: Aeródromo en el que podría aterrizar una aeronave si ésta fuera objeto de condiciones anormales o de emergencia en ruta.

AERONAVE: Toda máquina que puede sustentarse en la atmósfera por reacciones del aire, que no sean las reacciones del mismo contra la superficie de la tierra.

AERONAVE (CATEGORÍA DE): Clasificación de las aeronaves de acuerdo con características básicas especificadas, por ejemplo: avión, helicóptero, planeador, globo libre.

AERONAVE (TIPO DE): Todas las aeronaves de un mismo diseño básico con sus modificaciones, excepto las que alteran su manejo o sus características de vuelo.

AERONAVE DE PASAJEROS: Toda aeronave que transporta personas que no sean miembros de la tripulación, empleados del explotador que vuelen por razones de trabajo, representantes autorizados de las autoridades nacionales componentes o acompañantes de algún envío u otra carga.

AEROPUERTO: Cualquier aeródromo civil de servicio público que cuente con autoridades y servicios de control de tránsito aéreo, así como Servicio de extinción de incendios (SEI) completo.

AEROPUERTO BASE DE OPERACIONES: Aeropuerto en donde la Compañía o Empresa de transporte aéreo tiene sus instalaciones principales para prestar el servicio concesionario.

ALCANCE VISUAL DE LA PISTA (RVR): Distancia hasta la cual el piloto de una aeronave que se encuentra sobre el eje de una pista puede ver las señales de superficie de la pista o las luces que la delimitan o que señalan su eje.

ALTITUD PRESIÓN: Valor de la presión atmosférica referida al nivel medio del mar y que corresponde única y exclusivamente a ese valor en la atmósfera tipo y se obtiene ajustando a 29.92 plg Hg (1013 mb) en la sub-escala de presiones del altímetro.

ALERFA: Palabra clave utilizada para designar una fase de alerta.

ALTITUD: Distancia vertical medida desde el nivel medio del mar (MSL) y la ubicación de un punto en el espacio

ALTITUD DE DECISIÓN (DA) o ALTURA DE DECISIÓN (DH): Altitud o altura específicas en la aproximación de precisión a la cual debe iniciarse una maniobra de aproximación frustrada si no se ha establecido la referencia visual requerida para continuar la aproximación.

Nota 1. - La altitud de decisión (DA) se refiere al nivel medio del mar (MSL) y la altura de decisión (DH) se refiere a la elevación del umbral.

Nota 2. - La referencia visual requerida significa aquella sección de las ayudas visuales o del área de aproximación que deberá haber estado a la vista durante tiempo suficiente para permitir que el piloto haga una evaluación de posición de la aeronave y la rapidez del cambio de posición, en relación con la trayectoria de vuelo deseada.

ALTITUD/ALTURA DE FRANQUEAMIENTO DE OBSTACULOS (OCA/H): La altitud más baja (OCA) o la altura más baja por encima de la elevación del umbral de la pista pertinente o por encima de la elevación del aeródromo (OCH), según corresponda, utilizada para respetar los correspondientes criterios de franqueamiento de obstáculos.

ALTITUD MÍNIMA DE ÁREA: La altitud más baja que haya de usarse en condiciones meteorológicas de vuelo por instrumentos (IMC) y que permite conservar un margen vertical mínimo de 300 m (1000 ft) o, en determinados terrenos montañosos, 600 m (2000 ft.) Por encima de todos los obstáculos situados en el área específica, en cifras redondeadas a los 30 m (100 ft) más próximos (inmediatamente más altos).

ALTITUD MÍNIMA DE DESCENSO (MDA) O ALTURA MÍNIMA DE DESCENSO (MDH): Altitud o Altura especificada en una aproximación que no sea de precisión o en una aproximación en circuito, por debajo de la cual no debe efectuarse el descenso sin la referencia visual requerida.

ALTITUD MÍNIMA DE SECTOR: La altitud más baja que puede usarse en condiciones de emergencia y que permite conservar un margen vertical mínimo de 300 m (1000 ft) sobre todos los obstáculos situados en un área comprendida dentro de un sector circular de 46 Km (25 NM) de radio centrado en una radio ayuda para la navegación.

ALTITUD DE TRANSICIÓN: Altitud a la cual, o por debajo de la cual, se controla la posición vertical de una aeronave por referencia a altitudes.

ALTURA: Distancia vertical medida entre la superficie del terreno y un punto u objeto especificado.

ACUATIZAJE FORZOSO: Descenso forzado de una aeronave en el agua.

APROXIMACIÓN FINAL: Parte de un procedimiento por instrumentos que se inicia en el punto o referencia de aproximación final determinado o, cuando no se haya determinado dicho punto o dicha referencia.

Al final del último viraje reglamentario, viraje de base viraje de acercamiento de un procedimiento en hipódromo, si se especifica uno; o

a) En el punto de intercepción de la última trayectoria especificada del procedimiento de aproximación.

Y que finaliza en un punto en las inmediaciones del aeródromo desde el cual:

- 1) Puede efectuarse un aterrizaje; o bien
- 2) Se inicia un procedimiento de aproximación frustrada.

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

APROXIMACIÓN VISUAL: La aproximación en 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 APROXIMACIÓN FINAL Y DESPEGUE (FATO- Final Approach and Take Off): Área definida en la que termina la fase final de la maniobra de aproximación hasta el vuelo estacionario o el aterrizaje y a partir de la cual empieza la maniobra de despegue.

ÁREA DE ATERRIZAJE: Parte del área de movimiento destinada al aterrizaje o despegue de aeronaves.

ÁREA DE CONTROL: Espacio aéreo controlado que se extiende hacia arriba desde un límite especificado sobre el terreno.

ÁREA DE CONTROL TERMINAL: Área de control establecida generalmente en la confluencia de rutas ATS en las inmediaciones de uno o más aeródromos principales.

ÁREA DE MANIOBRAS: Parte de aeródromo que ha de utilizarse para el despegue, aterrizaje y rodaje de aeronaves, excluyendo las plataformas.

ÁREA DE MOVIMIENTO: Parte del aeródromo que ha de utilizarse para el despegue, aterrizaje y rodaje de aeronaves, integrada por el área de maniobras y la(s) plataforma(s).

ÁREA DE SEGURIDAD DE EXTREMO DE PISTA (RESA-Runway End Safety Area): Área simétrica respecto a la prolongación del eje de la pista y adyacente al extremo de la franja, cuyo objeto principal consiste en reducir el riesgo de daños a un avión que efectúe en aterrizaje demasiado corto o un aterrizaje demasiado largo.

ASCENSO EN CRUCERO: Técnicas de crucero de un avión que resulta en un incremento neto de altitud a medida que disminuye el peso del avión.

ASESORAMIENTO ANTICOLISIÓN: Asesoramiento prestado por una dependencia de servicio de tránsito aéreo, con indicación de maniobras específicas para ayudar al piloto a evitar una colisión.

ASESORAMINETO IOE: Vuelo de operación regular que se realiza con un piloto asesor instructor autorizado por la AFAC y un piloto con la capacidad recién adquirida en un programa de cero horas de vuelo en adiestramiento, para obtener la experiencia de operación inicial (por sus siglas en inglés Initial Operations Experience IOE) en procedimientos normales de TAR. Al término del número de vuelos especificados en los programas se evaluará al piloto para poder volar como parte de una tripulación de vuelo regular.

ASISTENCIA RADAR: El empleo del radar para proporcionar a las aeronaves información y asesoramiento sobre desviaciones significativas respecto a la trayectoria nominal de vuelo.

ATIS: Símbolo utilizado para designar el servicio automático de información terminal.

ATMÓSFERA TIPO: La atmósfera tipo es la distribución vertical hipotética de la temperatura, presión y densidad del aire en la atmósfera la cual por acuerdos nacionales e internacionales se toma como representativa de la atmósfera para propósitos de calibraciones altimétricas, diseño de aeronaves, cálculo de rendimientos, etc.

La atmósfera tipo internacionalmente aceptada es llamada Atmósfera Estándar Internacional (ISA) y está basada en parámetros estándar aceptados de temperatura, presión y densidad a nivel del mar

AUTORIDAD AERONÁUTICA: La Agencia Federal de Aviación Civil.

AUTORIDAD ATS COMPETENTE: La autoridad apropiada designada por el Estado responsable de proporcionar los servicios de tránsito aéreo en el espacio aéreo de que se trate.

AUTORIDADES COMPETENTES:

- 1) En cuanto a los vuelos sobre alta mar: la autoridad apropiada del Estado de matrícula.
- 2) En cuanto a los vuelos que no sean sobre alta mar: la autoridad apropiada del Estado que tenga soberanía sobre el territorio sobrevolado u operado.

AUTORIDADES COMPETENTES: Las dependencias o funcionarios de un Estado contratante encargado de velar por la aplicación y cumplimiento de las leyes y reglamentos del mismo, que tengan relación con algún aspecto de estas normas y métodos recomendados.

AUTORIDAD METEOROLÓGICA: Autoridad que, en nombre de un Estado contratante, suministra o hace arreglos para que se suministre servicio meteorológico para la navegación aérea internacional.

ASCENSO: De la transición de la altitud de ascenso y/o retracción del tren de aterrizaje hasta la altitud de crucero.

APROXIMACION: Desde IAF y/o referencia visual para aterrizar.

ATERRIZAJE Y RODAJE A LA POSICION DE DESEMBARQUE: Comienza cuando el avión toca pista y concluye cuando esta estacionada para el descenso de pasajero.

BALSA SALVAVIDAS: Embarcación que puede ser construida por diversos materiales y que se utiliza para fines de salvamento en un acuatzaje.

BOLETÍN METEOROLÓGICO: Texto que contiene información meteorológica precedida de un encabezamiento adecuado.

BRIGADA DE SALVAMENTO: Unidad compuesta por personal competente y dotada de equipo apropiado, para ejecutar con rapidez la búsqueda y salvamento.

Carga: todos los bienes que se transporten en una aeronave, excepto el correo, los suministros y el equipaje acompañado o extraviado.

Carta aeronáutica: representación de una porción de la tierra, su relieve y construcciones, diseñada especialmente para satisfacer los requisitos de la navegación aérea.

Concesionario: sociedad mercantil constituida conforme a las leyes mexicanas, a la que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes otorga una concesión para la explotación del servicio de transporte aéreo de servicio al público nacional regular, y es de pasajeros, carga, correo o una combinación de éstos, está sujeto a rutas nacionales, itinerarios y frecuencias fijos, así como a las tarifas registradas y a los horarios autorizados por la Secretaría.

CALLE DE RODAJE: Vía definida en un aeródromo terrestre, establecida para el rodaje de aeronaves y destinada a proporcionar enlace entre una y otra parte del aeródromo, incluyendo:

a) Calle de acceso al puesto de estacionamiento de aeronave. La parte de una plataforma designada como calle de rodaje y destinada a proporcionar acceso a los puestos de estacionamiento de aeronaves solamente.

b) Calle de rodaje en la plataforma. La parte de un sistema de calles de rodaje situada en una plataforma y destina a proporcionar una vía para el rodaje a través de la plataforma.

c) Calle de salida rápida: Calle de rodaje que se une a una pista en un ángulo agudo y está proyectada de modo que permita a los aviones que aterrizan virar a velocidades mayores que las que se logran en otras calles de rodaje de salida y logrando así que la pista esté ocupada el mínimo tiempo posible.

CARTA AERONÁUTICA: Representación de una porción de la tierra, su relieve y construcciones, diseñadas especialmente para satisfacer los requisitos de la navegación aérea.

CATEGORÍA DEL VUELO: Indicación respecto a sí las dependencias de los servicios de tránsito aéreo deben conceder o no trato especial a una aeronave dada.

CAUSAS: Acciones, omisiones, acontecimientos, condiciones o una combinación de estos factores que determinen el accidente o incidente.

CENTRO COORDINADOR DE SALVAMENTO: Dependencia encargada de promover la buena organización del servicio de búsqueda y salvamento y de coordinar la ejecución de las operaciones de búsqueda y salvamento dentro de una región de búsqueda y salvamento.

CENTRO DE CONTROL DEL ÁREA: Dependencia establecida para facilitar Servicio de Control de Tránsito Aéreo a los vuelos controlados en las áreas de control bajo su jurisdicción.

CENTRO DE INFORMACIÓN DE VUELO: Dependencia establecida para proporcionar el Servicio de Información de Vuelo y Servicio de Alerta.

CERTIFICACIÓN: Procedimiento que se lleva a cabo una vez que hayan concluido los trabajos de mantenimiento a las aeronaves o componentes de la misma, indicando los trabajos que se efectuaron y representa una condición que está puede ser utilizada y se encuentre en operación.

CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDAD: Documento que certifica que una aeronave o partes de la misma se ajustan a los requisitos de aeronavegabilidad vigentes, después de haber efectuado una inspección, revisión general, reparación, modificación o instalación.

CIRCULAR DE INFORMACIÓN AERONÁUTICA: Aviso que contiene información que no requiere la iniciación de un NOTAM ni la inclusión en las PIA, pero relacionadas con la seguridad del vuelo, la navegación aérea y las reglas de operación.

CLASES DE ESPACIO AÉREO DE LOS SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO: Partes del espacio aéreo de dimensiones definidas, designadas alfabéticamente, dentro de las cuales pueden realizarse tipos de vuelos específicos y para las que se especifican los servicios de tránsito aéreo y las reglas de operación:

COMUNICACIÓN AEROTERRESTRE: comunicación en ambos sentidos entre las aeronaves y las estaciones o puntos situados en la superficie de la tierra.

COMUNICACIÓN AIRE-TIERRA: Comunicación en un solo sentido, de las aeronaves a las estaciones o puntos situados en la superficie de la tierra.

CONDICIONES METEOROLÓGICAS DE VUELO POR INSTRUMENTOS (IMC-Instruments Meteorological Conditions): Condiciones meteorológicas en términos de visibilidad, distancia desde las nubes y techo de nubes, inferiores a los mínimos especificados para las condiciones meteorológicas de vuelo visual.

CONDICIONES METEOROLÓGICAS DE VUELO VISUAL (VMC-Visual Meteorological Conditions): Condiciones meteorológicas expresadas en términos de visibilidad distancia desde las nubes y techo de nubes, iguales o mejores que los mínimos específicos.

CONTACTO RADAR: Situación que existe cuando la traza radar o el símbolo de posición radar de determinada aeronave se ve e identifica en una presentación radar.

CONTROL DE SEGURIDAD: Medios para evitar que se introduzcan armas, explosivos o artículos que pudieran utilizarse para cometer actos de interferencia ilícita.

CONTROL DE OPERACIONES: La autoridad ejercida respecto a la iniciación, continuación, desviación o terminación de un vuelo en interés de la seguridad de la aeronave y de la regularidad y eficacia del vuelo.

CONTROL RADAR: Término empleado para indicar que en la provisión de servicio de control de tránsito aéreo se está utilizando directamente información obtenida mediante radar.

CONTROLADOR DE TRÁNSITO AÉREO HABILITADO: Controlador de tránsito aéreo titular de licencia y habilitaciones válidas apropiadas, para el ejercicio de sus atribuciones.

COPILOTO: Piloto titular de licencia, que presta servicios de pilotaje sin estar al mando de la aeronave y que auxilia al piloto al mando en la operación y coordinación de los sistemas de una aeronave específica, a excepción del piloto que vaya a bordo de la aeronave con el único fin de recibir instrucción de vuelo.

CORREO: Despacho de correspondencia y otros objetos que las administraciones postales presentan con el fin de que se entreguen a otras administraciones postales.

CRUCERO: De la altitud en ruta hasta el inicio del ascenso

DEPENDENCIA DE CONTROL DE TRÁNSITO AÉREO: Expresión genérica que se aplica, según el caso, a un centro de control de área, a una oficina de control de aproximación a una torre de control de aeródromo.

DEPENDENCIA DE SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO: Expresión genérica que se aplica, según el caso, a una dependencia de control de tránsito aéreo, a un centro de información de vuelo o a una oficina de notificación de los servicios de tránsito aéreo.

DEPENDENCIA RADAR: Elemento de una dependencia de los servicios de tránsito aéreo que utiliza equipo radar para suministrar uno o más servicios.

DERROTA: La proyección sobre la superficie terrestre de la aeronave, cuya dirección en cualquier punto se expresa generalmente en grados a partir del norte (geográfico, magnético o de la cuadrícula.)

DETRESFA: Palabra clave utilizada para designar una fase de peligro.

DENOMINACIÓN DEL ARTÍCULO EXPEDIDO: Nombre que hay que utilizar para denominar justamente determinado artículo o sustancia en todos los embalajes.

DISTANCIAS DECLARADAS:

a) Recorrido de despegue disponible (TORA-Take Off Runway Available). La longitud de la pista que se ha declarado disponible y adecuada para el recorrido en tierra de un avión que despegue.

b) Distancia de despegue disponible (TODA-Take Off Distance Available). La longitud del recorrido de despegue disponible más la longitud de zona libre de obstáculos, si la hubiera.

c) Distancia de aceleración – parada disponible (ASDA-Acceleration Stop Distance Available). La longitud del recorrido de despegue disponible más la longitud de zona de parada, si la hubiera.

d) 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.

DESEMBARQUE: Descenso de pasajeros con puerta abierta.

DESCENSO: Desde el inicio del descenso hasta el inicio de la aproximación.

ECO RADAR: Indicación visual en una presentación radar de una señal radar reflejada desde un objeto.

ELEVACIÓN: Distancia vertical medida desde el nivel medio del mar (MSL) y un punto en la superficie del terreno.

ELEVACIÓN DEL AERÓDROMO: La elevación del punto más alto del área de aterrizaje.

ELEVACIÓN DEL AEROPUERTO: Ver “Elevación del Aeródromo”

EMBALAJE: Los receptáculos y demás componentes o materiales necesarios para que el receptáculo sea idóneo a su función de contención y permita satisfacer las condiciones de embalaje previstas en el presente manual.

EMBALAR: El arte, acción u operación mediante la cual se empaquetan artículos o sustancias en envolturas, se colocan dentro de embalajes o bien se resguardan de alguna u otra manera.

EMBARQUE: La acción de subir a bordo de una aeronave con objeto de comenzar un vuelo, exceptuados aquellos tripulantes o pasajeros que hayan embarcado en una de las etapas anteriores del mismo vuelo directo.

EMERGENCIA: Es un suceso repentino e inesperado que pone en riesgo la seguridad de una aeronave y que requiere una acción inmediata, de una manera secuencial y organizada, para su atención.

ENTRENADOR SINTÉTICO DE VUELO: Cualquiera de los tres tipos de aparatos o dispositivos electromecánicos que a continuación se describen, en los cuales se simulan en tierra las condiciones de vuelo:

a. **SIMULADOR DE VUELO**, que proporciona una representación exacta del puesto de mando de un tipo particular de aeronave, hasta el punto de que simula positivamente las funciones de los mandos de las instalaciones y sistemas mecánicos, eléctricos, electrónicos, etc., de a bordo, el medio ambiente normal de los miembros de la tripulación de vuelo y la performance y las características de vuelo de las aeronaves de una clase determinada.

b. **ENTRENADOR PARA PROCEDIMIENTOS DE VUELO**, que produce con toda fidelidad el medio ambiente del puesto de mando y que simula las indicaciones de los instrumentos, las funciones simples de los mandos de las instalaciones y sistemas mecánicos, eléctricos, electrónicos, etc., de a bordo, el rendimiento y las características de vuelo de las aeronaves de una clase determinada.

c. **ENTRENADOR BÁSICO DE VUELO POR INSTRUMENTOS**, que está equipado con los instrumentos apropiados, y que simula el medio ambiente del puesto de mando de una aeronave en vuelo, en condiciones de vuelo por instrumentos.

EQUIPAJE: Artículos de propiedad personal de los pasajeros o tripulaciones que se llevan en la aeronave mediante convenio con el explotador.

EQUIPO DE AERONAVE: Artículos desmontables, que no sean suministros ni repuestos, que se utilizan a bordo de las aeronaves durante el vuelo, incluso el botiquín de primeros auxilios y equipo para sobrevivientes.

EQUIPO DE SEGURIDAD: Dispositivos de carácter especializado que se utilizan individualmente o como parte de un sistema en la prevención o detección de actos de interferencia ilícita en la aviación civil y sus instalaciones y servicios.

ESPACIO AÉREO CON SERVICIO DE ASESORAMIENTO: Espacio aéreo de dimensiones definidas, o ruta designada, dentro de los cuales se proporciona servicio de asesoramiento de tránsito aéreo.

ESPACIO AÉREO CONTROLADO: Espacio aéreo de dimensiones definidas dentro del cual se facilita servicio de tránsito aéreo a los vuelos IFR y a los vuelos VFR, de conformidad con la clasificación del espacio aéreo.

ESTACIÓN AERONÁUTICA: Estación terrestre del servicio móvil aeronáutico.
En ciertos casos una estación aeronáutica puede estar instalada, por ejemplo, a bordo de un barco o de una plataforma sobre el mar.

ESTACIÓN DE TELECOMUNICACIONES AERONÁUTICAS: Estación del servicio de telecomunicaciones aeronáuticas.

ESTACIÓN METEOROLÓGICA AERONÁUTICA: Estación designada para hacer observaciones e informes meteorológicos para uso en la navegación aérea internacional.

ESTACIONADOS: Pasajeros abordados y sentados esperando cierre de puertas.

EXPLOTADOR: Persona, organismo o empresa que se dedica, o propone dedicarse, a la explotación de aeronaves.

FACTOR DE CARGA: La relación entre una carga especificada y el peso de la aeronave, expresándose la carga especificada en función de las fuerzas aerodinámicas, fuerzas de inercia o reacciones por choque con el terreno.

FALLA: Funcionamiento incorrecto de algún componente, accesorio o dispositivo de la aeronave.

FARO AERONÁUTICO: Luz aeronáutica de superficie, visible en todos los azimutes ya que sea continua o intermitente, para señalar un punto determinado de la superficie de la tierra.

FARO DE AERÓDROMO: Faro aeronáutico utilizado para indicar la posición de un aeródromo desde el aire.

FARO DE IDENTIFICACIÓN: Faro aeronáutico que emite una señal en clave, por medio de la cual puede identificarse un punto determinado que sirve de referencia.

FARO DE PELIGRO: Faro aeronáutico a fin de indicar un peligro para la navegación aérea.

FASE DE ALERTA: Situación en la cual se abriga temor por la seguridad de una aeronave y de sus ocupantes.

FASE DE EMERGENCIA: expresión genérica que significa, según el caso, fase de incertidumbre, fase de alerta o fase de peligro.

FASE DE INCERTIDUMBRE: Situación en la cual existe duda acerca de la seguridad de una aeronave y de sus ocupantes.

FASE DE PELIGRO: Situación en la cual existen motivos justificados para creer que una aeronave y sus ocupantes están amenazados por un peligro grave e inminente y necesitan auxilio inmediato.

FRANJA DE CALLE DE RODAJE: Zona que incluye una calle de rodaje destinada a proteger a una aeronave que esté operando en ella y a reducir el riesgo de daño en caso de que accidentalmente se salga de ésta.

FRANJA DE PISTA: Una superficie definida que comprende la pista y la zona de parada, si la hubiese, destinada a:

- a) Reducir el riesgo de daños a las aeronaves que se salgan de la pista; y
- b) Proteger a las aeronaves que la sobrevuelan durante las operaciones de despegue o aterrizaje.

GRADO CELSIUS (°C): Nombre con que se designa la unidad Kelvin para utilizarla en la expresión de valores de temperatura en la escala de Celsius (Centígrada).

GUIA VECTORIAL RADAR: El suministro a las aeronaves de guía para la navegación en forma de rumbos específicos basados en la observación de una presentación radar.

GRUPO MOTOR: Conjunto compuesto de uno o más motores y elementos auxiliares, que juntos son necesarios para producir tracción, independiente del funcionamiento continuo de cualquier otro grupo motor o grupo motores, pero que no incluye los dispositivos que produzcan tracción durante cortos periodos.

GRUPO MOTOR CRÍTICO: El grupo motor cuya falla produce el efecto más adverso en las características de la aeronave relacionadas con el caso de vuelo de que se trata.

HABILITACIÓN: Autorización inscrita en una licencia o asociada con ella, y de la cual forma parte, en la que se especifican condiciones especiales, atribuciones o restricciones referentes a dicha licencia.

HORA PREVISTA DE APROXIMACIÓN: Hora en la que el ATC prevé que una aeronave que llega, después de haber experimentado una demora, abandonará el punto de espera para completar su aproximación para aterrizar.

HORA PREVISTA DE LLEGADA: En los vuelos IFR, la hora a la cual se prevé que la aeronave llegará sobre un punto designado, definido con referencia a las ayudas para la navegación, a partir del cual se iniciará un procedimiento de aproximación por instrumentos, o, si el aeródromo no está equipado con ayudas para la navegación, la hora a la cual se prevé que la aeronave llegará sobre el aeródromo.

IDENTIFICACIÓN DE AERONAVE: Grupo de letras o de cifras, o una combinación de ambas, idéntico al distintivo de llamada de una aeronave para las comunicaciones aeroterrestres o dicho distintivo expresado en clave, que se utiliza para identificar las aeronaves en las comunicaciones entre centros terrestres de los servicios de tránsito aéreo.

IDENTIFICACIÓN RADAR: Proceso de relacionar una determinada traza radar o el símbolo de posición radar con una aeronave determinada.

IFR: Símbolo utilizado para designar las reglas de vuelo por instrumentos.

IMC: Símbolo utilizado para designar las condiciones meteorológicas de vuelo por instrumentos.

INCERFA: Palabra clave utilizada para designar una fase de incertidumbre.

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

INCIDENTE GRAVE: Incidente en el que intervienen circunstancias que indican que casi ocurrió un accidente.

INCIDENTE IMPUTABLE A MERCANCÍAS PELIGROSAS: Toda ocurrencia atribuible al transporte aéreo de mercancías peligrosas y relacionadas con él que no constituye o accidente imputable a mercancías peligrosas y que no tiene que producirse necesariamente a bordo de alguna aeronave – que ocasiona lesiones a alguna persona, daños a la propiedad incendio, ruptura, derramamiento, fugas de fluidos, radiación o cualquier otra manifestación de que se ha vulnerado la integridad de algún embalaje. También se considera incidente imputable a mercancías peligrosas, toda ocurrencia relacionada con el transporte de mercancías peligrosas que puede haber puesto en peligro a la aeronave o a sus ocupantes.

INCOMPATIBLE: Se describen así aquellas mercancías peligrosas, que, de mezclarse, podrían generar, peligrosamente, calor o gases o producir alguna sustancia corrosiva.

INDICADOR DE LUGAR: Grupo de clave, de 4 letras, formulado de acuerdo con las disposiciones prescritas por la OACI y asignado al lugar en que está situada una estación fija aeronáutica.

INFORMACIÓN AIRMET: La información que expide una oficina de vigilancia meteorológica respecto a la presencia real o prevista de determinados fenómenos meteorológicos en ruta que pueden afectar la seguridad de los vuelos a baja altura y que no estaba incluida en el pronóstico expedido para los vuelos a baja altura en la región de información de vuelo de que se trate o en una subzona de la misma.

INFORMACIÓN METEOROLÓGICA: Informe meteorológico, análisis pronóstico y cualquier otra declaración relativa a condiciones meteorológicas existentes o previstas.

INFORMACIÓN SIGMET: Información expedida por una oficina de vigilancia meteorológica, relativa a la existencia real o prevista de fenómenos meteorológicos en ruta especificados, que pueden afectar la seguridad de las operaciones de aeronaves.

INFORMACIÓN TÉCNICA: Es toda la información requerida para efectuar el mantenimiento a una aeronave y que en general consiste de Manuales de mantenimiento o de Servicio, Catálogos de Partes, Manuales de Diagramas Eléctricos, Manuales de Reparación, Boletines de Servicio, y Directivas de Aeronavegabilidad, entre otros.

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

INFORME METEOROLÓGICO: Declaración de las condiciones meteorológicas observadas en relación con una hora y lugar determinados.

INFORME PRELIMINAR: Comunicación usada para la pronta divulgación de los datos obtenidos durante las etapas iniciales de la investigación.

INSPECCIÓN: Revisión física del estado en que se encuentra la aeronave y/o componentes.

INVESTIGACIÓN: Proceso que se lleva a cabo con el propósito de prevenir los accidentes y que comprende la reunión y el análisis de información, la obtención de conclusiones, incluida la determinación de las causas y cuando proceda, la formulación de reconocimientos sobre la seguridad.

INVESTIGADOR ENCARGADO: Persona responsable, en razón de sus calificaciones, de la organización, realización y control de una investigación.

KILOGRAMO (KG): Unidad de masa; es igual a la masa del prototipo internacional de Kilogramo.

KTS (Knots): Abreviatura en idioma inglés de la unidad de velocidad NUDO que equivale a desplazarse una Milla Náutica (1852 m) en una Hora.

LESIÓN GRAVE: Cualquier lesión sufrida por una persona en un accidente y que:

Requiere hospitalización durante más de 48 horas dentro de los siete días contados a partir de la fecha en que se sufrió la lesión; o
Ocasione la fractura de algún hueso (con excepción de las fracturas simples de la nariz o de los dedos de las manos o de los pies); o
Ocasione laceraciones que den lugar a hemorragias graves, lesiones a nervios, músculos o tendones; o
Ocasione daños a cualquier órgano interno; o
Ocasiones quemaduras de segundo o tercer grado u otras quemaduras que afecten más del 5% de la superficie del cuerpo. o
Sea imputable al contacto, comprobado, con sustancias infecciosas o a la exposición a radiaciones perjudiciales.

LICENCIA: Documento oficial otorgado por la Agencia Federal de Aviación Civil al personal técnico necesario para poder desarrollar labores específicas (según su expedición) de mantenimiento a las aeronaves, componentes y sus accesorios.

LINEA ÁREA: Según lo estipulado en el Artículo 96 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, cualquier empresa de transporte aéreo que ofrece o mantiene un servicio aéreo internacional regular.

LISTA DE EQUIPO MÍNIMO (MEL): Lista del equipo que basta para el funcionamiento de una aeronave, a reserva de determinadas condiciones, cuando parte del equipo no funciona, y que ha sido preparada por el explotador de conformidad con la MEL Maestra (MMEL) establecida para el tipo de aeronave, o de conformidad con criterios más restrictivos.

LITRO (L): Unidad de volumen para medir líquidos y gases, que es igual a 1 decímetro cúbico.

LOFT (Line Oriented Flight Training): Tipo de entrenamiento que se lleva a cabo en un simulador de vuelo como parte del entrenamiento inicial y recurrente de la tripulación de vuelo. Se trata de un detalle realizado en tiempo real y representativo de las operaciones de línea, pero incluye especial énfasis en situaciones anormales que involucran comunicaciones, gestión y liderazgo.

LUCES DE PROTECCIÓN DE PISTA: Sistema de luces para avisar a los pilotos o a los conductores de vehículos que están a punto de entrar en una pista en activo.

LUZ AERONÁUTICA DE SUPERFICIE: Toda luz dispuesta especialmente para que sirva de ayuda a la navegación aérea, excepto las ostentadas por las aeronaves.

MANUAL GENERAL DE OPERACIONES: Manual que contiene procedimientos, instrucciones y orientación que permiten al personal encargado de las operaciones desempeñar sus obligaciones.

MANUAL DE VUELO: Documento que contiene especificaciones y limitaciones dentro de las cuales la aeronave debe ser considerada aeronavegable, así como la información e instrucciones necesarias para que los miembros del personal de vuelo puedan operar con seguridad la aeronave.

MARGEN: Banda de terreno que bordea a un pavimento, tratada de forma que sirva de transición entre ese pavimento y el terreno adyacente.

MERCANCÍAS PELIGROSAS: todo artículo o sustancia que, cuando se transporta por vía aérea, puede constituir un riesgo importante para la salud, la seguridad o la propiedad.

METRO (M): Distancia que recorre la luz en el vacío en 1/229 792 458 de segundo.

MIEMBRO DE LA TRIPULACIÓN: Persona a quien el explotador asigna obligaciones que ha de cumplir a bordo, durante el tiempo de vuelo.

MIEMBRO DE LA TRIPULACIÓN DE VUELO: Miembro de la tripulación titular de la licencia, a quien se le asigna obligaciones esenciales para la operación de una aeronave durante el tiempo de vuelo.

Manual General de Operaciones: manual que contiene los procedimientos, instrucciones y guías para el uso del personal operacional en la ejecución de sus obligaciones. Éste se puede presentar en uno o más documentos independientes destinados para su manejo y uso específico de cierto personal involucrado en las operaciones de vuelo. En los documentos certificados por la autoridad o de políticas internas de TAR se podrá usar cualquiera de las siguientes formas para referirse a esté manual: Manual General de Operaciones o MGO

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 DE TRIPULACIÓN DE SOBRECARGOS: titular de la correspondiente licencia, cuya función principal es auxiliar al comandante o al piloto al mando de la aeronave en el cumplimiento de las disposiciones en materia de seguridad y emergencia en la cabina de pasajeros de la aeronave durante la operación del vuelo. Asimismo, tiene a su cargo la atención a los pasajeros y las demás funciones que le asigne el concesionario o permisionario.

MILLA MARINA O NÁUTICA (NM): La longitud que corresponde aproximadamente a 1,852 metros.

MÍNIMOS DE UTILIZACIÓN DE AERÓDROMOS: Las limitaciones de uso que tengan un aeródromo para:

El despegue, expresadas en términos de alcance visual en la pista y/o visibilidad y de ser necesario, condiciones de nubosidad.

Aterrizaje en aproximaciones de presión y las operaciones de aterrizaje, expresadas en términos de visibilidad y/o alcance visual en las pistas y la altitud/altura de decisión (DA/H) correspondientes a la categoría de la operación; y

El aterrizaje en aproximación que no sea de precisión y las operaciones de aterrizaje, expresadas en términos de visibilidad y/o alcance visual en la pista, altitud/altura mínima de descenso (MDA/H) y de ser necesario, condiciones de nubosidad.

NAVEGACIÓN AÉREA: Método de navegación que permite la operación de aeronaves en cualquier trayectoria de vuelo deseada, dentro de la cobertura de las ayudas para la navegación referidas a la estación, dentro de los límites de las posibilidades de las ayudas autónomas, o de una combinación de ambas.

NIVEL: Término genérico referente a la posición vertical de una aeronave en vuelo, que significa indistintamente altura, altitud o nivel de vuelo.

NIVEL DE CRUCERO: Nivel a que se mantiene durante una parte considerable del vuelo.

NIVEL DE TRANSICIÓN: Nivel más bajo de vuelo disponible para usarlo por encima de la altitud de transición.

NIVEL DE VUELO: Superficie de presión atmosférica constante relacionada con determinada referencia de presión, 1013,2 hectopascales (hPa), y separadas de otras superficies análogas por determinados intervalos de presión.

NORMA: Toda especificación de características físicas, configuración, material, rendimientos, personal o procedimiento, cuya aplicación uniforme se considera necesaria para la seguridad o regularidad de la industria aérea.

NOTAM (OACI): 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 relacionado con las operaciones de vuelo.

NUDO (KT): La velocidad igual a 1 milla marina por hora.

NÚMERO DE CLASIFICACIÓN DE AERONAVES (ACN): cifra que indica el efecto relativo de una aeronave sobre un pavimento, para determinada categoría normalizada del terreno de fundación.

NOTA: El número de clasificación de aeronave se calcula con respecto a la posición del centro de gravedad (CG), que determina la carga crítica sobre el tren de aterrizaje crítico. Normalmente, para calcular el ACN se emplea la posición más retrasada del CG correspondiente a la masa bruta máxima en la plataforma (rampa) En casos excepcionales, la posición más avanzada del CG puede determinar que resulte más crítica la carga sobre el tren de aterrizaje de proa.

NÚMERO DE CLASIFICACIÓN DE PAVIMENTOS (PCN): Cifra que indica la resistencia de un pavimento para utilizarlo sin restricciones.

NÚMERO DE LA ONU: Número de cuatro dígitos asignados por el comité de expertos en transporte de mercancías peligrosas, de las Naciones Unidas, que sirven para reconocer las diversas sustancias o determinado grupo de ellas.

OBSERVACIÓN DE AERONAVES: La evaluación de uno o más elementos meteorológicos, efectuada desde una aeronave en vuelo.

OBSTÁCULO: Todo objeto fijo (tanto de carácter temporal como permanente) o móvil, o parte del mismo, que esté situado en un área designada al movimiento de las aeronaves en tierra o que sobresalga de una superficie definida destinada a proteger a las aeronaves en vuelo.

OBSTÁCULO DESTACADO: Toda característica natural del terreno u objeto fijo, permanente o temporal, erigido por el hombre, cuya dimensión vertical tenga importancia en relación con las características

contiguas y cercanas y que se considere que es un peligro potencial para el paso seguro de aeronaves en el tipo de operación para el que ha de servir cada serie de cartas.

OFICINA METEOROLÓGICA: Oficina designada para suministrar servicio meteorológico para la navegación aérea internacional.

OFICINA DE CONTROL DE APROXIMACIÓN: Dependencia establecida para facilitar servicio de control de tránsito aéreo a los vuelos controlados que lleguen a uno o más aeródromos o salgan de ellos.

ORGANIGRAMA: Descripción gráfica por medio de bloques de los niveles jerárquicos de la empresa.

PERMISIONARIO: persona moral o física, en el caso del servicio aéreo privado comercial, nacional o extranjera, a la que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes otorga un permiso para la realización de sus actividades, pudiendo ser la prestación del servicio de transporte aéreo internacional regular, nacional e internacional no regular y privado comercial.

PERSONAL DE VUELO: hace referencia a los miembros de la tripulación de vuelo y los miembros de la tripulación de sobrecargos.2.13. **Piloto al mando:** 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.

PLAN OPERACIONAL DE VUELO: se refiere al plan del concesionario, permisionario u operador aéreo 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.

PRONÓSTICO: Declaración de las condiciones meteorológicas esperadas para un periodo de tiempo específico, y para un área o porción de espacio aéreo específica.

PARTE AERONÁUTICA: El área de movimiento de un aeropuerto y de los terrenos y edificios adyacentes o las partes de los mismos, cuyo acceso está controlado.

PESO SECO DE OPERACIÓN: Es el peso vacío más el peso del equipo de operación (tripulación, manuales, comisariato, etc.).

PESO MÁXIMO DE ATERRIZAJE: Es el peso máximo permitido de la aeronave con el cual puede hacer contacto con la pista con un régimen de descenso de 10 pies/seg. y que puede estar restringido por requerimientos de rendimiento.

PESO MÁXIMO DE DESPEGUE: Es el peso máximo permitido con el cual la aeronave puede iniciar la carrera de despegue cumpliendo con todos los requisitos establecidos para su categoría.

PESO VACÍO: Es el peso de la aeronave sin combustible utilizable, incluyendo líquidos remanentes y equipo fijo instalado.

PIE (ft): La longitud exactamente igual a 0.3048 metros.

PILOTO AL MANDO: Piloto responsable de la operación y seguridad de la aeronave durante el tiempo de vuelo.

PISTA: Área rectangular definida en un aeródromo terrestre preparada para el aterrizaje y despegue de las aeronaves.

PLAN DE VUELO: Información especificada que, respecto a un vuelo proyectado o a parte de un vuelo de una aeronave, se somete a las dependencias de los servicios de tránsito aéreo.

PLAN DE VUELO ACTUALIZADO: Plan de vuelo que comprende las modificaciones, si las hay que resultan de incorporar permisos posteriores.

PLAN DE VUELO PRESENTADO: El plan de vuelo, tal como ha sido presentado a la dependencia ATS por el piloto o su representante designado, sin ningún cambio subsiguiente.

PLAN DE VUELO REPETITIVO (RPL): planes de vuelo relativos a cada uno de los vuelos regulares que se realizan frecuentemente con idénticas características básicas, representados a las dependencias y utilicen repetidamente los servicios de tránsito aéreo ATS por el piloto o su repetidamente designado, sin ningún cambio subsiguiente.

PLATAFORMA: Área definida, en un aeródromo terrestre destinada a dar cabida a las aeronaves para fines de embarque o desembarque de pasajeros, correo o carga, abastecimiento de combustible, establecimiento o mantenimiento.

PROCEDIMIENTO DE APROXIMACIÓN FRUSTRADA: Procedimiento que hay que seguir si no se puede proseguir la aproximación.

PROCEDIMIENTO DE APROXIMACIÓN POR INSTRUMENTOS: Serie de maniobras predeterminadas realizadas por referencia a los instrumentos de a bordo, con protección específica contra los obstáculos desde el punto de referencia de aproximación inicial o, cuando sea el caso, desde el inicio de una ruta definida de llegada hasta un punto a partir del cual sea posible hacer el aterrizaje; y luego si no se realiza éste hasta una posición en la cual se apliquen los criterios de circuito de espera o de margen de franqueamiento de obstáculos en ruta.

PROCEDIMIENTO DE ESPERA: Maniobra predeterminada que mantiene a la aeronave dentro de un espacio aéreo especificado, mientras espera una autorización posterior.

PROGRAMA DE SEGURIDAD: Medidas adaptadas para proteger a la aviación civil internacional contra los actos de interferencia ilícita.

PRONÓSTICO: Declaración de las condiciones meteorológicas previstas para una hora o periodo especificado y respecto a una cierta área o porción del espacio aéreo.

PUBLICACIÓN DE INFORMACIÓN AERONÁUTICA (AIP): La publicada por cualquier estado, o con su autorización, que contiene información aeronáutica de carácter duradero indispensable para la navegación aérea.

PUESTO DE ESTACIONAMIENTO DE AERONAVE: Área asignada en una plataforma, destinada al estacionamiento de una aeronave.

PUNTO DE ESPERA: Lugar especificado, que se identifica visualmente o por otros medios, en las inmediaciones del cual mantiene su posición una aeronave, de acuerdo con los permisos de control de tránsito aéreo.

PUNTO DE ESPERA EN RODAJE: Punto designado en el que se puede ordenar a las aeronaves en rodaje y a vehículos que esperen a fin de que queden adecuadamente separados de la pista.

PUNTO DE NOTIFICACIÓN: Lugar geográfico, especificado, con referencia al cual puede notificarse la posición de una aeronave.

PUNTO DE REFERENCIA DE AERÓDROMO: Punto cuya situación geográfica designa al aeródromo.

PUNTO DE REFERENCIA DE APROXIMACIÓN FINAL O PUNTO DE APROX. FINAL: Punto de un procedimiento de aproximación por instrumentos en que comienza el tramo de aproximación final.

PUNTO DE TOMA DE CONTACTO: Punto en el que la trayectoria nominal de planeo intercepta la pista.

PUNTO DE TRANSFERENCIA DE CONTROL: Punto determinado de la trayectoria de vuelo de una aeronave, en el que la responsabilidad de proporcionar servicio de control de tránsito aéreo a la aeronave se transfiere de una dependencia o posición de control a la siguiente.

RADAR: Dispositivo radioeléctrico para la detección que proporciona información acerca de distancia, azimut y/o elevación de objetos.

RADAR DE PRECISIÓN PARA APROXIMACIÓN (PAR): Equipo de radar primario usado para determinar la posición de una aeronave durante la aproximación final, en azimut y elevación en relación con una trayectoria nominal de aproximación y en distancia en relación de toma de contacto.

RADAR DE VIGILANCIA: Equipo de radar utilizado para determinar la posición, en distancia y azimut, de las aeronaves.

Rendimiento de una aeronave: Conjunto de características técnicas y de operación, propias de una aeronave y definidas en el Manual de Vuelo de la aeronave.

RADAR PRIMARIO: Sistema de radar que se usa señales de radio reflejadas.

RADAR SECUNDARIO: Sistema de radar en el cual la señal radioeléctrica transmitida por la estación radar inicial la transmisión de una señal radioeléctrica de otra estación.

RADAR SECUNDARIO DE VIGILANCIA (SSR): Sistema de radar secundario en el que se utilizan transmisores-receptores terrestres (interrogadores) y respondedores de a bordo que se ajustan a las especificaciones preparadas por la OACI.

RECOMENDACIÓN SOBRE SEGURIDAD: Una propuesta de las autoridades encargadas de la investigación de accidentes del Estado que realiza la investigación, basada de la investigación y formulada con la intención de prevenir futuros accidentes o incidentes.

REGIÓN DE INFORMACIÓN DE VUELO: Espacio aéreo de dimensiones definidas, dentro del cual se facilitan los servicios de información de vuelo y de alerta.

REGISTRADOR DE VUELO: Cualquier tipo de registrador instalado en la aeronave a fin de facilitar la investigación de accidentes o incidentes.

RELIEVE: Desigualdades de elevación en la superficie de la tierra, presentadas en las cartas aeronáuticas por curvas de nivel, tintas hipsométricas sombreados o cotas.

RESPUESTA RADAR (O RESPUESTA SSR): Indicación visual, en forma simbólica, en una representación radar, de una señal transmitida desde un objeto en respuesta a una interrogante.

REMOLQUE / RODAJE DE SALIDA: Empuje hacia atrás, rodaje de la puerta a (pero sin incluir) la pista.

RODAJE: Movimiento autopropulsado de una aeronave sobre la superficie de un aeródromo, excluido el despegue y el aterrizaje.

RUMBO DE LA AERONAVE: 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 ATS: Ruta especificada que se ha designado para canalizar la corriente de tránsito según sea necesario para proporcionar servicio de tránsito aéreo.

RUTA CON SERVICIO DE ASESORAMIENTO: Ruta comprendida dentro de una región de información de vuelo, a lo largo de la cual se da servicio de asesoramiento de tránsito aéreo

SATÉLITE METEOROLÓGICO: Satélite artificial que realiza observaciones meteorológicas y las transmite a la Tierra.

SECUENCIA DE APROXIMACIÓN: Orden en que se permite a dos o más aeronaves efectuar la aproximación para el aterrizaje.

SEGURIDAD (SECURITY): Se entiende como la combinación de medidas y recursos humanos y materiales destinados a proteger a la aviación civil internacional contra los actos de interferencia ilícita.

SEPARACIÓN NO-RADAR: La separación utilizada cuando la información de posición de la aeronave se obtiene de fuentes que no sean de radar.

SEPARACIÓN RADAR: La separación utilizada cuando la información de posición de la aeronave se obtiene de fuentes radar.

SERVICIO AUTOMÁTICO DE INFORMACIÓN TERMINAL: El suministro de información regular, actualizada, a las aeronaves que llegan y a las que salen mediante radiodifusiones continuas repetitivas durante todo el día o durante una parte determinada del mismo

SERVICIO DE ALERTA: Servicio suministrado para notificar a los organismos pertinentes respecto a aeronaves que necesitan ayuda de búsqueda y salvamento, y auxilio a dichos organismos según convenga.

SERVICIO DE ASESORAMIENTO DE TRÁNSITO AÉREO: Servicio que se suministra en el espacio aéreo con asesoramiento para que, dentro de lo posible, se mantenga la debida separación entre las aeronaves que operan según planes de vuelo IFR.

SERVICIO DE CONTROL AERÓDROMO: Servicio de Control de Tránsito Aéreo para el tránsito aeródromo.

SERVICIO CONTROL DE APROXIMACIÓN: Servicio de Control de Tránsito Aéreo para la llegada y salida de vuelos controlados.

SERVICIO DE CONTROL DE ÁREA: Servicio de Control de Tránsito Aéreo para los vuelos controlados con las áreas de control.

SERVICIO DE CONTROL DE TRÁNSITO AÉREO: Servicio suministrado con el fin de:

Prevenir colisiones:

Entre aeronaves, y

Entre aeronaves y obstáculos en el área de maniobra;

Acelerar y mantener ordenadamente el movimiento del tránsito aéreo.

SERVICIO DE INFORMACIÓN DE VUELO: Servicio cuya finalidad es aconsejar y facilitar información útil para la realización segura y eficaz de los vuelos, alerta, asesoramiento de tránsito aéreo, control de tránsito aéreo, control de área, control de aproximación o control de aeródromo.

SERVICIO DE TRÁNSITO AÉREO: Expresión genérica que se aplica, según el caso, a los servicios de información de vuelo, alerta, asesoramiento de tránsito aéreo, control de tránsito aéreo, control de área, control de aproximación o control de aeródromo.

SERVICIO FIJO AERONÁUTICO (AFS): Servicio de telecomunicaciones entre puntos fijos determinados, que se suministran 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 móvil entre estaciones aeronáuticas y estaciones de aeronaves, en el que también. Pueden participar las estaciones de embarcación o dispositivos de salvamento; también pueden considerarse incluidas en este servicio las estaciones de radiobaliza de localización de siniestros que operen en las frecuencias de socorro y de urgencia designada.

SERVICIO MÓVIL AERONÁUTICO POR SATÉLITE: Servicio móvil por satélite en el que las estaciones terrenas móviles están situadas a bordo de aeronaves; también pueden considerarse incluidas en este

servicio las estaciones de embarcación o dispositivos de salvamento y las estaciones de radiobaliza de localización de siniestros.

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

SUPERFICIE DE ATERRIZAJE: La parte de la superficie del aeródromo que la jefatura del mismo haya declarado como utilizable para el recorrido normal en tierra o en el agua de las aeronaves que aterricen o amaren en un sentido determinado.

SUPERFICIE DE DESPEGUE: La parte de la superficie del aeródromo que la jefatura del mismo haya declarado como utilizable para el recorrido normal en tierra o en el agua de las aeronaves que despeguen en un sentido determinado.

TECHO DE NUBES. Altura a que, sobre la tierra o el agua, 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 VUELO: Tiempo total transcurrido desde que la aeronave comienza a moverse por su propia fuerza para despegar, hasta que se detiene al finalizar el vuelo.

TIEMPO DE VUELO POR INSTRUMENTOS: Tiempo durante el cual se pilota una aeronave solamente por medio de instrumentos, sin referencia a puntos extremos.

TIEMPOS DE OPERACIÓN: Tiempos que se van registrando después de cada vuelo, y en base a los cuales se lleva un control que permite prever el mantenimiento a aplicar a la aeronave, componentes y/o accesorios en base a lo establecido por el fabricante y la autoridad aeronáutica.

TORRE DE CONTROL DE AERÓDROMO: Dependencia establecida para facilitar servicio de control de tránsito aéreo al tránsito aeródromo.

TRAYECTORIA DE PLANEEO: Perfil de descenso determinado para guía vertical durante una aproximación final.

UMBRAL: Comienzo de la parte de la pista utilizable para el aterrizaje.

UMBRAL DESPLAZADO: Umbral que no está situado en el extremo de la pista.

Vuelos Charter o de Fletamento: Operación de vuelo no regular a una estación no listada en las especificaciones de operación de la Aerolínea y cumple con todos los requerimientos como vuelo regular.

VFR: Símbolo utilizado para designar las reglas de vuelo visual.

VIRAJE BASE: Viraje ejecutado por la aeronave durante la aproximación inicial, entre el extremo de la trayectoria de alejamiento y el principio de la trayectoria intermedia o final de aproximación. Las trayectorias no son opuestas entre sí.

VIRAJE REGLAMENTARIO: Maniobra que consiste en un viraje efectuado a partir de una trayectoria designada, seguido de otro en sentido contrario, de manera que la aeronave intercepte la trayectoria designada y pueda seguirla en sentido opuesto.

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

VISIBILIDAD EN TIERRA: Visibilidad en un aeródromo, indica por un observador competente.

VISIBILIDAD EN VUELO: Visibilidad hacia delante desde el puesto de pilotaje de una aeronave en vuelo.

VMC: Símbolo utilizado para designar las condiciones meteorológicas de vuelo visual.

VUELO CONTROLADO: Todo vuelo que está suspendido a una autorización del control de tránsito aéreo.

VUELO IFR: Vuelo efectuado de acuerdo con las reglas de vuelo por instrumentos.

ZONA DE TOMA DE CONTACTO: Parte de la pista, situada después del umbral, destinada a que los aviones que aterricen hagan el primer contacto con la pista.

ZONA DE CONTROL: Espacio aéreo controlado que se extiende hacia arriba desde la superficie terrestre hasta un límite especificado.

ZONA DE PARADA: Área rectangular definida en el terreno situada continuación del recorrido de despegue disponible, preparada como zona adecuada para que puedan pararse las aeronaves en caso de despegue interrumpido.

ZONA DESPEJADA DE OBSTÁCULOS (OFZ): Espacio aéreo por encima de la superficie de aproximación interna, de las superficies de tránsito interna, de la superficie de aterrizaje interrumpido y de la parte de la franja limitada por esas superficies, no penetrada por ningún obstáculo fijo salvo uno de masa ligera montado sobre soportes frangibles para fines de navegación aérea.

ZONA LIBRE DE OBSTÁCULOS: 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.

ZONA PELIGROSA: Espacio aéreo de dimensiones definidas en el cual pueden desplazarse en determinados momentos actividades peligrosas para el vuelo de las aeronaves.

ZONA PROHIBIDA: Espacio aéreo de dimensiones definidas sobre el territorio o las aguas jurisdiccionales de un Estado, dentro del cual está prohibido el vuelo de las aeronaves.

ZONA RESTRINGIDA: Espacio aéreo de dimensiones definidas sobre el territorio o las aguas jurisdiccionales de un Estado, dentro del cual está restringido el vuelo de las aeronaves, de acuerdo con determinadas condiciones especificadas.

2.2. Abreviaturas

AGL	Sobre el terreno <i>Above Ground Level</i>
AICM	Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México.
ACAS (TCAS):	Sistema de Anticolisión de a bordo (TCAS).
ATC:	Control de Tránsito Aéreo.
ATTD CALL	En cabina de pilotos, se oprime para llamar al sobrecargo.
BRIEFING	Reunión informativa previa a realizar alguna actividad en equipo.
BTO	Boletín Técnico Operacional
CDL	Lista de Desviación de la Configuración (<i>Configuration Deviation List</i>).
CLIMB	Incremento de altitud de cabina o ascenso
CNU	Capacidad Neta Utilizable, para efectos de peso y balance en la operación de un vuelo.
COBUS	Comisión de Servicio.
COM	Comunicación
CPS	Curso Periódico de Sobrecargo
COE	Centro de Operaciones de Emergencia
CTA	Control de Tránsito Aéreo
AFAC	Agencia Federal de Aviación Civil.
DH	Tripulante viajando como pasajero a fin de cubrir un servicio asignado (<i>Dead Head</i>).
DOT	Department of Transportation
EA	Boletín de emergencia emitido por TSA
EAR	Espera de Autorización de Remolque
ELT	Emergency Locator Transmitter
FAA	<i>Federal Aviation Administration</i> , por sus siglas en inglés. Autoridad aeronáutica de los Estados Unidos de Norteamérica.
GPU	<i>Ground Power Unit</i> . Unidad o planta de poder en tierra
GPWS	Sistema de alarma de proximidad de tierra (<i>Ground Proximity Warning System</i>).
IATA	<i>International Air Transport Association</i>
ICAO	<i>Interntional Civil Aviation Organization</i> (en español, OACI Organización de la Aviación Civil Internacional.
ICU	<i>Interphone Control Unit</i> . Unidad de control del intercomunicador.
IDLE	Motor desacelerado.
IMC	Condiciones Meteorológicas por Instrumentos.
IOE	Initial Operating Expirience
IFR	Reglas de vuelo por instrumentos
IOSA	<i>IATA Operational Safety Audit</i> .
ITAMS	Información entre la Compañía respecto a condiciones del equipo terrestre.
LEM	Lista de Equipo Mínimo en inglés MEL, (<i>Minimum Equipment List</i>)
LOPA	<i>List of Passenger Accommodations</i> . Lista de artículos o componentes incluidos en el equipamiento del avión para el servicio de los pasajeros. Dentro de esta lista está incluido el equipo portátil de emergencia. Comúnmente se refiere a un diagrama de la cabina de pasajeros en que está detallada la ubicación del equipo portátil de emergencia.
LPD	Ultimo punto de salida <i>Last Point of Departure</i>
LPE	Lista de Páginas Efectivas: Lista del Manual de Sobrecargos donde se actualiza el contenido del mismo, de acuerdo a la eliminación, inserción o sustitución de páginas.

MD	Manual de Despacho.
MS	Manual de Sobrecargos
MEL	<i>Minimum Equipment List (Lista de Equipo Mínimo)</i>
PSPAI	Programa de Seguridad para la Prevención contra Actos de Interferencia Ilícita
MGO	Manual General de Operaciones
MET	Meteorología.
MNPS	Especificaciones de Rendimiento Mínimos de Navegación.
NOM	Norma Oficial Mexicana.
NOTAM	Noticia para pilotos <i>Noticeto Airmen</i> .
NWS	Sistema de control de dirección de tren de nariz (<i>Nose Wheel Steering</i>)
OO	Oficial de Operaciones
OPL	Plan Operacional de Vuelo
PA	<i>Passenger Announcement / Address</i> . Sistema de Anuncios al Pasajero.
PIC	Pilot In command
PF	Pilot Flying (piloto volando)
PSI	Unidad de presión que equivale a 1 libra por pulgada cuadrada <i>Pounds per Square Inch</i> .
PSU	Passanger Systems Unit
POC	Concentrador de Oxígeno Portátil (Portable Oxygen Concentrator)
RIT	Reglamento Interior de Trabajo
SICT	Secretaría de Infraestructura Comunicaciones y Transportes.
SOPM	Standard Operation Procedures Manual (Manual de Procedimientos Estándares de Operación)
ST	Supervisor de Tráfico
STERILE	
SEI	Servicio de Extinción de Incendios
LIGHT	Luz que enciende en la fase de Cabina Estéril.
TAN	Transporte Aéreo Nacional
TSA	Transportation Administration Security
TSA	<i>Transport Security Administration</i>
TVC	Tripulante viajando en Cabina
VMC	Condiciones Meteorológicas Visuales
VFR	Reglas de vuelo visual
V1	Velocidad mínima a la que el piloto puede continuar el despegue después de la falla del motor más crítico.



Manual General de Operaciones

CAPÍTULO 02

DEFINICIONES Y
ABREVIATURAS

PÁGINA INTENCIONALMENTE DEJADA EN BLANCO



Manual General de Operaciones

CAPÍTULO 03

Disposiciones Generales

CAPÍTULO 3

Disposiciones Generales

Junio 2025

Reedición 2

3 Página-1

Link Conexión Aérea S.A. de C.V.



Manual General de Operaciones

CAPÍTULO 03

Disposiciones Generales

PÁGINA INTENCIONALMENTE DEJADA EN BLANCO



Manual General de Operaciones

CAPÍTULO 03

Disposiciones Generales

CONTENIDO

CONTENIDO	3
3.1 Disposiciones generales	5
3.2 Cumplimiento de la Reglamentación y Normas Oficiales Mexicanas	5
3.3. Responsabilidad del personal de operaciones de TAR o subcontratado respecto al conocimiento de los manuales de la empresa, boletines, circularse, correos y demás documentos emitidos por TAR o sus representantes.	6
3.4 Responsabilidad del personal de operaciones respecto al conocimiento de la regulación.	6
3.5 Relación de Leyes, reglamentos, Normas Oficiales Mexicanas y Circulares Obligatorias aplicables a TAR	7



Manual General de Operaciones

CAPÍTULO 03

Disposiciones Generales

PÁGINA INTENCIONALMENTE DEJADA EN BLANCO

3.1 Disposiciones generales

TAR de acuerdo a la Ley de Aviación Civil, llevará a bordo de cada una de las aeronaves de su flota operativa para las operaciones de línea al menos un Manual General de Operaciones. Dado que TAR cuenta con la autorización para el uso del EFB, el Manual General de Operaciones podrá ir a bordo en formato electrónico.

El Manual sirve para el uso y guía del personal de TAR y, además, deberá describir los procedimientos de operación de todos los modelos de aeronaves, modificaciones, las funciones y responsabilidades de cada uno de los puestos administrativos y operativos, su organigrama y los formularios, formatos empleados, así como las instrucciones de llenado para cada uno.

En caso de discrepancia entre el contenido de éste MGO y las Leyes, Reglamentos y demás normatividad aplicable, éstas prevalecerán sobre el contenido del mismo.

3.2 Cumplimiento de la Reglamentación y Normas Oficiales Mexicanas

El MGO ha sido preparado de acuerdo a los Reglamentos y recomendaciones establecidos por la AFAC en la Norma Oficial Mexicana NOM-002-SCT3-2012 y el Anexo 6 de la OACI aplicables a la operación de TAR.

Las tripulaciones de vuelo y demás personal involucrado en las operaciones deberán estar familiarizados con el contenido de este Manual, mediante los cursos regulados, complementarios, así como mediante la distribución de información específica que la empresa indique y por los medios que esta misma indique.

La estructura y secuencia en el contenido del presente Manual sigue lo indicado en la Norma Oficial Mexicana respecto a la numeración en sus primeros 4 puntos.

En aquellos puntos que por su extensión se genere un documento adicional independiente, como parte integrante del MGO se indicará la referencia correspondiente. El documento adicional será un manual Complementario al MGO.



Manual General de Operaciones

CAPÍTULO 03

Disposiciones Generales

3.3. Responsabilidad del personal de operaciones de TAR o subcontratado respecto al conocimiento de los manuales de la empresa, boletines, circularse, correos y demás documentos emitidos por TAR o sus representantes.

EL personal de TAR tiene como responsabilidad conocer los manuales de la empresa, boletines, circularse, correos y demás documentos emitidos por TAR

Los tripulantes de vuelo deberán conocer los manuales del fabricante usados por TAR como manuales complementarios del MGO y apegarse a las limitaciones que ahí se contienen.

3.4 Responsabilidad del personal de operaciones respecto al conocimiento de la regulación.

Todo el personal de operaciones tiene como responsabilidad conocer la Leyes, Reglamentos, Normas, Circulares emitidas por el poder Legislativo y Ejecutivo.

La legislación vigente puede ser consultada directamente en el sitio electrónico oficial de la Agencia Federal de Aviación Civil (AFAC).

3.5 Relación de Leyes, reglamentos, Normas Oficiales Mexicanas y Circulares Obligatorias aplicables a TAR

Las referencias son generales al manual de TAR. En su momento TAR presentó una declaración detallada punto por punto de la ley, norma y circular con las referencias de los manuales a la AFAC.

LEYES, REGLAMENTOS, NORMAS OFICIALES Y CIRCULARES OBLIGATORIAS APLICABLES A LA OPERACIÓN.	REF.
Ley de Aviación Civil	TODOS
Reglamento de la Ley Aviación Civil	TODOS
Reglamento para la Expedición de Permisos, Licencias y Certificados de Capacidad del Personal Técnico Aeronáutico	MGO MGM
Reglamento del Servicio de Medicina en el Transporte	MGO MGM
NOM-003-SCT3-2010 Que establece el uso dentro del espacio aéreo mexicano, del transpondedor para aeronaves, así como los criterios para su instalación, especificaciones y procedimientos de operación.	MGO SOPM AOM PIA
NOM-008-SCT3-2002 Que establece los requisitos técnicos a cumplir por los concesionarios y permisionarios del servicio al público de transporte aéreo, para la obtención del certificado de explotador de servicios aéreos, así como los requisitos técnicos a cumplir por los permisionarios del servicio de transporte aéreo privado comercial.	MGO MOT MS MD SOPM AOM PIA MGM AFM MEL CDL MSPAII MSO MAC
NOM-012-SCT3-2012 Que establece los requerimientos para los instrumentos, equipo, documentos y manuales que han de llevarse a bordo de las aeronaves.	AOM SOPM MGO MGM, MS, MOT
CO AV-022/22 R2 Que establece el uso de registradores de vuelo	MGO SOPM AOM AFM MGM
NOM-039-SCT3-2010 Que regula la aplicación de directivas de aeronavegabilidad y boletines de servicio a aeronaves y sus componentes.	MGM
NOM-051-SCT3-2011 Que regula los procedimientos de aplicación del Sistema Mundial de Determinación de la Posición (GPS), como medio de navegación dentro del espacio aéreo mexicano.	MGO SOPM AOM AFM MEL PIA
CO AV-60/21 R3 Que establece el sistema de dificultades de servicio	MAC MSO MGM
NOM-064-SCT3-2023 Que establece las especificaciones del Sistema de Gestión de Seguridad Operacional (SMS: Safety Management System)	MSO

LEYES, REGLAMENTOS, NORMAS OFICIALES Y CIRCULARES OBLIGATORIAS APLICABLES A LA OPERACIÓN.	REF.
NOM-069-SCT3-2010 Que establece el uso del Sistema de Anticolisión de a Bordo (ACAS) en aeronaves de ala fija que operen en espacio aéreo mexicano, así como sus características	MGO AOM SOPM AFM MEL
NOM-070-SCT3-2010 Que establece el uso del sistema de advertencia de la proximidad del terreno (GPWS) en aeronaves de ala fija que operen en espacio aéreo mexicano, así como sus características.	MGO AOM SOPM AFM MEL
NOM-091-SCT3-2004 Que establece las operaciones en el espacio aéreo mexicano con separación vertical mínima reducida (MRVSM)	MGO SOP AOM MEL
NOM-145/2-SCT3-2001 Que establece el contenido del Manual de Procedimientos del Taller de Aeronáutico	MGM
CO AV-01/06 R2 Lineamientos para efectuar operaciones de despegue con rango de visibilidad de pista reducido	MGO PIA AFM AOM
CO AV-01.9/09 Especificaciones técnicas para las restricciones para la operación de teléfonos celulares y aparatos electrónicos a bordo de las aeronaves	MGO MS MOT
CO AV-02/06 R5 Que establece las especificaciones técnicas para la realización de operaciones de aproximación y aterrizaje 3D con reglas de vuelo por instrumentos (IFR)	NO APLICA
CO AV-03/06 R5 Requisitos para obtener autorización para la realización de las operaciones de vuelos de largo alcance con aeronaves de dos motores de turbina (ETOPS).	NO APLICA
CO AV-5.9/07 Que establece el contenido del manual de seguridad aérea	MSO
CO AV-07.3/07 R3 Que establece el equipo de comunicación y navegación que debe tenerse a bordo de las aeronaves	AOM SOPM AFM MEL
CO AV-07.8/07 R4 Que establece los lineamientos para las condiciones de seguridad que deben cumplirse para la operación de las aeronaves destinadas al transporte de pasajeros.	MSO MGO
CO AV-07.9/07 R1 Que establece las condiciones de seguridad que deben cumplirse en las aeronaves destinadas al transporte de carga	NO APLICA
CO AV-08.3/20 Que establece las reglas técnicas para el arrendamiento de aeronaves.	MGO
CO AV-08.4/07 Que establece los requisitos del contenido del libro de bitácora y bitácora de vuelo	MGO
CO AV-08.8/07 R1 Que establece los procedimientos para el suministro de combustible a las aeronaves	MGO MOT MD

LEYES, REGLAMENTOS, NORMAS OFICIALES Y CIRCULARES OBLIGATORIAS APLICABLES A LA OPERACIÓN.	REF.
CO AV-08.9/07 R2 Que establece los criterios para la determinación de mínimos de utilización de aeródromos, selección de aeródromos de alternativa, así como para el cálculo de reservas de combustible y aceite	MD PIA
CO AV-09.0/07 R1 Que establece los lineamientos para la determinación de alturas/altitudes mínimas de vuelo por parte del concesionario, permisionario y operador aéreo, distintas a las publicadas por la autoridad aeronáutica	MD PIA
CO AV-09.2/07 R1 Que establece los requisitos para la operación de aeronaves en clima frío, operación de deshielo, antihielo y contaminantes naturales en tierra y en vuelo	MGO MOT SOPM AOM AFM
CO AV-09.4/07 R2 Limitaciones de utilización del rendimiento de las aeronaves	MGO MD
CO AV-09.5/07 R1 Que establece las características y requerimientos para el uso de oxígeno a bordo de las aeronaves, condiciones de utilización y pérdida de presión en la cabina de aeronaves	AOM AFM MEL
CO AV-09.6/07 Factores humanos en la aviación	MGO
CO AV-11/09 R2 Registro de equipamiento de aeronaves para la implantación de la navegación basada en la performance (PBN)	MGO
CO AV-13/07 R1 Que establece los requisitos y especificaciones técnicas y de seguridad que deben satisfacer las puertas de acceso a la cabina de la tripulación de vuelo	AOM AFM
CO AV-12.1/07 R5 Que establece los requisitos para la asignación y disposiciones generales para el personal de vuelo en las aeronaves civiles y de estado distintas de las militares	MGO
CO AV-17.5/07 R2 Que establece las especificaciones para el transporte sin riesgo de mercancías peligrosas por vía aérea	MGO MD MOT MS



Manual General de Operaciones

CAPÍTULO 03

Disposiciones Generales

LEYES REGLAMENTOS, NORMAS OFICIALES Y CIRCULARES OBLIGATORIAS APLICABLES A LA OPERACIÓN.	REF.
CO AV-21.2/07 R07 Condiciones técnicas y administrativas para el otorgamiento, renovación y reposición del certificado de aeronavegabilidad	MGM
CO AV-22/09 Procedimientos relacionados con la separación por turbulencia de estela	MGO
CO AV-43.2/07 R3 Que regula el mantenimiento de la aeronavegabilidad de las aeronaves	MGM
CO AV-55/18 R1 Que establece los procedimientos que deberán llevar a cabo los Concesionarios y Permisionarios del Transporte Aéreo, para que en la cabina de pilotos de sus aeronaves viaje solo personal autorizado	MGO



Manual General de Operaciones

Documento raíz, referirse a los manuales complementarios para la información detallada de los procesos

CAPÍTULO 04

Contenido del MGO

CAPÍTULO 4

Contenido del Manual General de Operaciones

Junio 2025

Reedición 2

4 Página-1

Link Conexión Aérea S.A. de C.V.



Manual General de Operaciones

Documento raíz, referirse a los manuales complementarios para la información detallada de los procesos

CAPÍTULO 04

Contenido del MGO

PÁGINA INTENCIONALMENTE DEJADA EN BLANCO

Junio 2025

Reedición 2

4 Página-2

Link Conexión Aérea S.A. de C.V.



Manual General de Operaciones

Documento raíz, referirse a los manuales complementarios para la información detallada de los procesos

CAPÍTULO 04

Contenido del MGO

CONTENIDO

CONTENIDO	3
4.1. Requisitos generales en base a la Norma NOM-002-SCT3-2012	5
4.1.1. Elaboración del MGO respecto a la NOM-002-SCT3-2012	5
4.1.2. Cumplimiento de los requisitos generales del Manual General de Operaciones	5
4.1.3. Entrega de copias del MGO a la AFAC para su autorización.	6
4.1.4. Entrega de copias de las enmiendas del MGO a la AFAC para su autorización	6
4.2. Estructura del Manual General de Operaciones.	7
4.2.1. Estructura de acuerdo a la NOM-002-SCT3-2012	7
4.2.2. Diferencias respecto a la NOM-002-SCT3-2012.....	7



Manual General de Operaciones

Documento raíz, referirse a los manuales complementarios para la información detallada de los procesos

CAPÍTULO 04

Contenido del MGO

PÁGINA INTENCIONALMENTE DEJADA EN BLANCO.

Junio 2025

Reedición 2

4 Página-4

Link Conexión Aérea S.A. de C.V.

4.1. Requisitos generales en base a la Norma NOM-002-SCT3-2012

4.1.1. Elaboración del MGO respecto a la NOM-002-SCT3-2012

El presente manual y sus complementos se ha elaborado en base al contenido del punto 4 de la Norma Oficial Mexicana NOM-002-SCT3-2012 y es responsabilidad del poseedor de cada manual presentar y mantener actualizado el Manual General de Operaciones y presentarlo al personal de la AFAC acreditado que lo requiera, auditores acreditados por la empresa, o superiores jerárquicos.

4.1.2. Cumplimiento de los requisitos generales del Manual General de Operaciones

(a) Contiene las Instrucciones, procedimientos e información general necesaria para permitir al personal de TAR, cumplir con sus funciones y responsabilidades con un alto grado de seguridad, calidad y eficiencia.

(b) y (c) Formato y numeración de capítulos, subcapítulos e incisos se describe en el MGO Disposiciones Generales

(d) Es responsabilidad de la Dirección de Operaciones y de la Jefatura de Ingeniería de Operaciones que el MGO no contenga información contraria a ninguna Norma emitida por la Autoridad Aeronáutica, ni a ninguna aprobación o autorización emitida para Link Conexión Aérea S.A. de C.V, por la Autoridad Aeronáutica.

(e) Una copia actualizada y completa del Manual se mantiene en la base de Santiago de Querétaro, Querétaro, México, y está a la disposición del personal que en nombre de la Autoridad Aeronáutica inspeccione a TAR.

(f) TAR se asegurará que la Autoridad Aeronáutica posea una copia actualizada y completa del Manual en el formato en que ésta lo autorice, al igual que cada una de las personas responsables de las operaciones de la empresa de acuerdo a lo indicado en el MGO Disposiciones Generales

(g) TAR enmendará según sea necesario para actualizar la información que contiene y que cada una de esas revisiones se envíe prontamente a la Autoridad Aeronáutica, así como a cada una de las personas mencionadas en el inciso (f) de la presente sección.

(h) TAR se compromete a incluir en el MGO y sus manuales complementarios o demás documentos certificados y regulados por la autoridad, los requisitos especiales que la Autoridad Aeronáutica le imponga en materia de operaciones.

(i) En el MGO se podrá hacer referencia a la documentación operativa o de servicio de los fabricantes, así como otras fuentes aceptables u otros manuales y documentos de la empresa, tales como Manual de Vuelo de la Aeronave, Manual General de Mantenimiento, Manual de Seguridad Operacional, Manual de Aseguramiento de la Calidad, Manual de Procedimientos del Taller y los demás manuales y documentos señaladas en el Capítulo de Disposiciones Generales, si corresponde.



Manual General de Operaciones

Documento raíz, referirse a los manuales complementarios para la información detallada de los procesos

CAPÍTULO 04

Contenido del MGO

4.1.3. Entrega de copias del MGO a la AFAC para su autorización.

TAR entrega a la Autoridad Aeronáutica una copia en papel del Manual General de Operaciones, y 2 copias en formato electrónico para su revisión, y en su caso aprobación.

La Autoridad emitirá el oficio de aprobación correspondiente mismo que se deberá de integrar al manual.

4.1.4. Entrega de copias de las enmiendas del MGO a la AFAC para su autorización

Igual procedimiento al descrito en Disposiciones Generales, deberá ser llevado a cabo en el caso de una modificación al Manual.



Manual General de Operaciones

Documento raíz, referirse a los manuales complementarios para la información detallada de los procesos

CAPÍTULO 04

Contenido del MGO

4.2. Estructura del Manual General de Operaciones.

4.2.1. Estructura de acuerdo a la NOM-002-SCT3-2012

TAR asegura que su Manual General de Operaciones contiene los mínimos indicados de acuerdo a la NOM-002-SCT3-2012.

4.2.2. Diferencias respecto a la NOM-002-SCT3-2012

En los casos donde por la estructura de la NOM-002-SCT3-2012 y el espacio requerido por la información sea necesario redistribuir la información se indicará el documento complementario si es necesario modificar ligeramente la estructura de la norma o se presente la información en un documento complementario del MGO.

TAR mantendrá en todo lo posible la estructura de la NOM-002-SCT3-2012.

TAR indica en el MGO la ubicación de cada uno de los requisitos del presente contenido mediante referencias en caso necesario entre documentos o en forma general al índice de un documento en particular.



Manual General de Operaciones

Documento raíz, referirse a los manuales complementarios para la información detallada de los procesos

CAPÍTULO 04

Contenido del MGO

PÁGINA INTENCIONALMENTE DEJADA EN BLANCO

Junio 2025

Reedición 2

4 Página-8

Link Conexión Aérea S.A. de C.V.



Manual General de Operaciones

CAPÍTULO 05

GENERALIDADES

CAPÍTULO 5

Generalidades



Manual General de Operaciones

CAPÍTULO 05

GENERALIDADES

PÁGINA INTENCIONALMENTE DEJADA EN BLANCO

CONTENIDO

CONTENIDO	3
5.1 Administración y control del Manual General de Operaciones.	5
5.1.1 Propiedad del Manual General de Operaciones, complementos y boletines de TAR	5
5.1.2 Administración del Manual.	5
5.1.3 Idioma que se utilizará en el Manual General de Operaciones, complementos y boletines de TAR	5
5.1.4 Formatos de presentación del Manual General de Operaciones de TAR y sus Manuales Complementarios.	6
5.1.5 Declaración respecto al Manual General de Operaciones, complementos, boletines de TAR e información relacionada y su contenido y las instrucciones operacionales que deberán ser cumplidas por el personal.	7
5.2 Listado y descripción de las diversas partes, su contenido, aplicabilidad y uso.	8
5.3 Sistema de unidades	8
5.4 Contenido resumido del MGO	8
5.4.1 Sistema de corrección y revisión.	10
5.4.2 Responsable de la emisión e inserción de modificaciones y revisiones.	10
5.4.3 Registro de modificaciones y revisiones con la fecha de inserción, y la fecha en la cual se harán efectivos.	11
5.4.4 Declaración sobre las modificaciones y revisiones hechas en forma manuscrita no están permitidas, excepto mediante el uso de los boletines emitidos por la Jefatura de Ingeniería de Operaciones.	12
5.4.5 Descripción del sistema de la revisión de páginas, las fechas en las que se harán efectivas y un listado de páginas efectivas.	12
5.4.5.1. Encabezado de la página	12
5.4.5.2 Pie de página.	13
5.4.5.3 Lista de páginas efectivas	14
5.5 Relación de manuales complementarios.	15
5.5.1 Manual de Vuelo de TAR	17
5.5.2 Manual de Planeación y Rendimientos de la Aeronave	17
5.6 Anotación de cambios en páginas de texto, diagramas y gráficas.	17
5.6.1 Procedimiento para señalar los cambios en las páginas de los manuales o boletines.	17
5.7 Boletín(es).	18



Manual General de Operaciones

CAPÍTULO 05

GENERALIDADES

5.7.1 Clasificación de Boletines	18
5.7.2 Ubicación de los Boletines	19
5.8 Descripción del sistema de distribución del Manual General de Operaciones, Directivas, boletines y NOTAMs.	19
5.8.1 Responsables de la distribución.....	19
5.8.2 Distribución de Manuales y Boletines controlados	20

5.1 Administración y control del Manual General de Operaciones.

5.1.1 Propiedad del Manual General de Operaciones, complementos y boletines de TAR

A menos que sea autorizado por la Dirección de Operaciones, este manual, sus complementos, boletines y correos relacionados y sus contenidos se consideran Información Confidencial.

Ofrecer el contenido del mismo, sus revisiones y otras publicaciones a personas ajenas a Transportes Aéreos Regionales (Link Conexión Aérea S.A. de C.V.) se considera una falta la cual llevará a tomar acciones disciplinarias.

5.1.2 Administración del Manual.

La Administración y Control del Manual General de Operaciones es responsabilidad del Dirección de Operaciones, a través de la Jefatura de Ingeniería de Operaciones, quien evaluará de acuerdo a las necesidades y/o cambios en la Normatividad Mexicana la necesidad de emitir las revisiones correspondientes.

El responsable del manual publicado en papel deberá asegurarse de que el mismo esté disponible y actualizado para su consulta cuando sea requerido. Dichas revisiones deben ser llevadas a cabo por la Jefatura de Ingeniería de Operaciones.

5.1.3 Idioma que se utilizará en el Manual General de Operaciones, complementos y boletines de TAR

El idioma que se utilizará en forma escrita en los documentos de TAR y en particular del MGO, manuales complementarios o secciones o párrafos en éstos, será el español y el inglés en concordancia con las prácticas internacionales, se use el inglés como lo son el SOPM, AOM, AFM, y QRH e información que se incluya en los demás manuales y boletines.

5.1.4 Formatos de presentación del Manual General de Operaciones de TAR y sus Manuales Complementarios.

Los manuales y documentos de TAR se publican en papel y/o medios electrónicos. Los medios electrónicos aprobados por TAR para la difusión, distribución y/o consulta son:

- Copia en CD
- Biblioteca de TAR (intranet)
- Sistema Wiki

Se les notificará a las aéreas involucradas sobre los cambios realizados en los manuales actualizados y aprobados por la autoridad.

El medio a notificar para cualquier cambio y adiciones, es correo electrónico o plataformas TAR y en algún otro medio que determine la Dirección de Operaciones a través de la Jefatura de Ingeniería de Operaciones.

Los Manuales no vigentes deberán ser destruidos.

1. Recibir la revisión por parte de AFAC
2. El Jefe de Ingeniería de Operaciones sube la información a la biblioteca virtual para consulta del personal.
3. El Jefe de Ingeniería de Operaciones envía un correo a las estaciones notificando de las nuevas revisiones para su conocimiento y actualización a los archivos vigentes.
4. El responsable de los manuales en paralelo actualiza las copias que existen en formato de papel.

Nota: Cuando se notifique a las estaciones de nuevas revisiones o modificaciones a los manuales, están tendrán un lapso de 5 días hábiles para que puedan realizar las descargas o notificar a su personal de las nuevas modificaciones a estos manuales.

5.1.5 Declaración respecto al Manual General de Operaciones, complementos, boletines de TAR e información relacionada y su contenido y las instrucciones operacionales que deberán ser cumplidas por el personal.

Éste Manual General de Operaciones, y sus manuales complementarios, se encuentran disponibles a todo el personal involucrado en las Operaciones aéreas y terrestres de TAR, en cumplimiento a la Ley de Aviación Civil.

El usuario tiene la obligación de conocer y aplicar el contenido de este Manual y mantenerlo actualizado y en caso de ser necesario reportar cualquier irregularidad o discrepancia respecto a las regulaciones, normas o estándares de certificación de la AFAC o cualquier comentario sobre su contenido los siguientes departamentos:

Dirección de Operaciones
Dirección de Seguridad Aérea y Aseguramiento de la Calidad
Dirección de Mantenimiento.
Gerencia de Seguridad Aérea.
Gerencia de Aseguramiento de la Calidad
Gerencia de Corporativa de Aeropuertos.
Jefatura de Ingeniería de Operaciones
Jefatura de Despacho y Control de Vuelos

Todos los métodos, normas y procedimientos de operación de TAR se apegarán siempre a las Leyes, Reglamentos Nacionales y Normas Oficiales Mexicanas publicadas y vigentes en el Diario Oficial de la Federación.

Como complemento al Manual General de Operaciones, en lo referente a las operaciones de aeronaves, las principales Leyes y Reglamentos se encuentran editadas en La Publicación de Información Aeronáutica (PIA) de México, contiene los procedimientos aplicables en lo referente a las operaciones de aeronaves y se considera como complemento al MGO.

Todo el personal que desarrolle un trabajo técnico o especializado en el área de Operaciones deberá:

- Estar familiarizado con estos documentos y obligarse estrictamente a su cumplimiento.
- Mantener su contenido actualizado de acuerdo a la última edición de la Lista de Páginas Efectivas.
- Sugerir los cambios que considere necesarios, ya que ésta será la única forma de mejorarlo y contar con un documento completamente confiable.
- Conservarlo en buen estado, así como de estar enterado y familiarizado con su contenido para que pueda consultarlo pronta y eficientemente, considerándose como negligencia el que se ignoren las disposiciones.
- Devolver el Manual en caso de transferencia o terminación de contrato contenidas en él.

5.2 Listado y descripción de las diversas partes, su contenido, aplicabilidad y uso.

TAR asegura que su Manual General de Operaciones contiene los mínimos indicados a continuación, de acuerdo al NOM-002-SCT3-2012 y presentara las siguientes 11 capítulo de los cuales contienen título y sub-título:

5.3 Sistema de unidades

El sistema de unidades que se emplean para los manuales de TAR son los indicados en la CO AV-20.5/07 Que establece las disposiciones para el uso de un sistema de unidades que se emplean en las operaciones aéreas y terrestres.

5.4 Contenido resumido del MGO

Para el listado completo ver el contenido en el MGO

Capítulo 1: Objetivo Y Campo de Aplicación

Esta parte incluye los objetivos del MGO, así como la Misión y la visión, valores, limitaciones que se tienen por AOC, así como los procesos a que se sujeta TAR para la obtención de certificados

Capítulo 2: Definiciones y Abreviaturas

En esta parte incluye una serie de abreviaturas y definiciones descritas en todo el Manual, el cual simplifica textos dentro de los procesos y procedimientos.

Capítulo 3: Disposiciones Generales

En este incluye todas las políticas, instrucción y procedimientos operacionales generales necesarios para una operación segura y los cumplimientos del marco normativo.

Capítulo 4: Contenido del Manual General de Operaciones

En este incluye los requisitos necesarios para la constitución del MGO bajo las NOM.

Capítulo 5: Generalidades

En este se incluye el contenido el MGO, el sistema de unidades utilizado, el idioma, así como la difusión y revisión de este, de la misma manera los responsables del control, la forma de implementación de información complementaria y/o urgente que aplique y estructura del MGO.

Capítulo 6: Funciones y Responsabilidades

En este se incluye la estructura de la empresa, así como de la dirección de operaciones, junto con las funciones establecidas para cada posición de la Dirección.

Capítulo 7: Información Operacional de las Aeronaves.

Se describe las informaciones de las aeronaves utilizadas, las limitación y dimensiones, procedimientos de seguridad y pesos establecidos y referencia conforme a manuales operacionales y del Fabricantes.

Capítulo 8: Tripulaciones.

Se describe las políticas para los aspirantes a cabina de pilotos y sobrecargos, los requerimientos especiales, la formada emparejamientos de las tripulaciones de vuelo, y procedimientos necesarios para los procedimientos de vuelo.

Capítulo 9: Control y Supervisión Operacional.

Contienen Procesos, procedimientos y referencias para la operación de TAR, descripción de los aspectos principales de los programas de vuelo, procedimientos de security, documentos utilizados para las operaciones de vuelo, autoridades de vuelo, procedimientos para uso de dispositivos electrónicos, reglamentos de aire y procedimiento en vuelo.

Capítulo 10: Información Rutas y Aeropuertos.

Esta parte incluye todas las instrucciones e información necesaria relacionada con las guías de ruta, cartas, altitudes de aeropuerto y navegación.

Capítulo 11: Adiestramiento y Capacitación.

Contiene información referente a la capacitación del personal de operaciones conforme a la NOM-002- SCT3-2012.

Anexo 1 Formatos

Contiene los formatos utilizados para los procedimientos descritos en los diferentes Capítulos

Anexo 2 Referencia cruzada

Referencia entre el MGO y su cumplimiento a la NOM-002-SCT3-2012.

5.4.1 Sistema de corrección y revisión.

TAR, por medio de la Jefatura de Ingeniería de Operaciones elaborará enmiendas al Manual General de Operaciones, complementos y boletines de TAR con la finalidad de mantenerlo actualizado y en respuesta a cambios en la organización, y todas las 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 a la prevención de incidentes y accidentes.

Cada una de las enmiendas que actualicen el presente manual, serán presentadas por triplicado ante la Agencia Federal de Aviación Civil para su autorización de acuerdo a los procedimientos de la AFAC. A consecuencia de su autorización, la enmienda será sellada y devuelta a TAR a través de un oficio de autorización del cual se integrará al MGO.

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.

Será responsabilidad de cada usuario retirar las hojas, cancelarlas y destruirlas para evitar un manejo indebido de éstas.

5.4.2 Responsable de la emisión e inserción de modificaciones y revisiones.

La Jefatura de Ingeniería de Operaciones es responsable de la edición, actualización, publicación y distribución del Manual General de Operaciones, complementos y boletines de TAR.

Es responsable de coordinar a todos los participantes que generan procedimientos e información y las fuentes de la información para los manuales es la que resulta de un proceso que incluye lo relativo al sistema SMS y la interrelación con todos los participantes en los procesos de operación.

5.4.3 Registro de modificaciones y revisiones con la fecha de inserción, y la fecha en la cual se harán efectivos.

Posterior a la incorporación de la enmienda al manual en papel, 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.

En el caso de manuales bajo el control de un gerente o jefatura que son consultados por las personas adscritas al área el responsable en todo momento del estado del manual es el gerente o jefe del área en cuestión.

La firma de la persona que inserta la enmienda debe coincidir con su identificación oficial vigente pasaporte o IFE o INE.

En el caso de las publicaciones en formato electrónico el responsable de incluir las revisiones es la Jefatura Ingeniería de Operaciones.

Ejemplo de la página de la Lista de Enmiendas

	Manual General de Operaciones	
	CAPÍTULO 00-IV	Lista de Enmiendas

IV.- Lista de Enmiendas

USE BOLIGRAFO AZUL O NEGRO, NO SE PERMITEN BORRADURAS O ENMENDADURAS.
EN CASO QUE REQUIERA CORREGIR, TRACE UNA LÍNEA SOBRE EL DATO INCORRECTO Y
USE OTRO RENGLÓN CON LOS DATOS CORRESPONDIENTES.

NO. ENMIENDA	FECHA DE ENMIENDA	NOMBRE Y FIRMA DE QUIEN INSERTÓ	MOTIVO DE LA REVISIÓN
ORIGINAL	27 JULIO 2013	GERENCIA DE OPERACIONES	CERTIFICACIÓN PARA AOC
01	18 FEB 2014	DIRECCIÓN TÉCNICA	CORRECCIONES
02	11 ABR 2014	GERENCIA OPERACIONES TIERRA Y VUELO	POLÍTICA DE CONSULTA DE LA INFORMACIÓN, ACTUALIZACIÓN DEL ORGANIGRAMA, INCLUSIÓN AVIÓN MATRÍCULA XA-RHF, ACTUALIZACIÓN DE RUTAS Y POLÍTICA Y FORMATO DE CALIFICACIÓN DE SOBRECARGOS
03	30 DE MAYO 2014	GERENCIA DE OPERACIONES TIERRA Y VUELO	ACTUALIZACIÓN DE TARJETÓN DE SEGURIDAD, INCLUSIÓN DE LA ESTACIÓN DE MUM, ACTUALIZACIÓN DE RUTAS Y LISTA DE JEFES DE ESTACIÓN



Manual General de Operaciones

CAPÍTULO 05

GENERALIDADES

5.4.4 Declaración sobre las modificaciones y revisiones hechas en forma manuscrita no están permitidas, excepto mediante el uso de los boletines emitidos por la Jefatura de Ingeniería de Operaciones.

ADVERTENCIA

No serán válidas las modificaciones y revisiones hechas en forma manuscrita ó sobre-escritas al texto impreso.

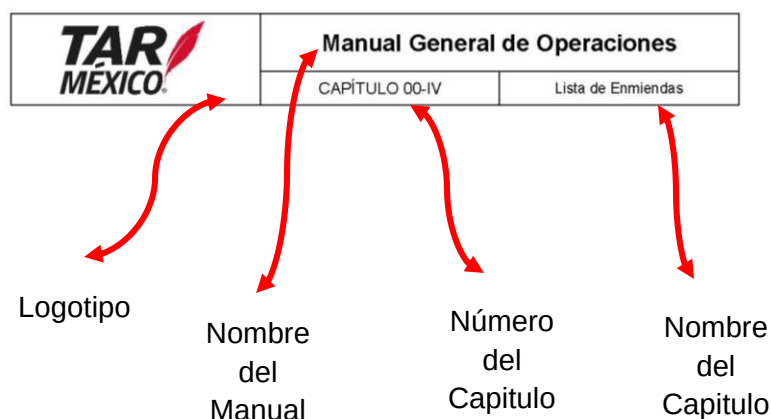
En situaciones que requieran corrección inmediata o revisión en bien de la seguridad aérea se usarán los Boletines cuya emisión está controlada por la Jefatura de Ingeniería de Operaciones tal como se indica en esta sección para su edición y sistema de distribución.

5.4.5 Descripción del sistema de la revisión de páginas, las fechas en las que se harán efectivas y un listado de páginas efectivas.

5.4.5.1. Encabezado de la página

Las páginas del Manual de General de Operaciones cuentan con la siguiente estructura: Encabezado- constituido por el logotipo de la compañía y el nombre del manual.

Ejemplo del encabezado de las páginas:

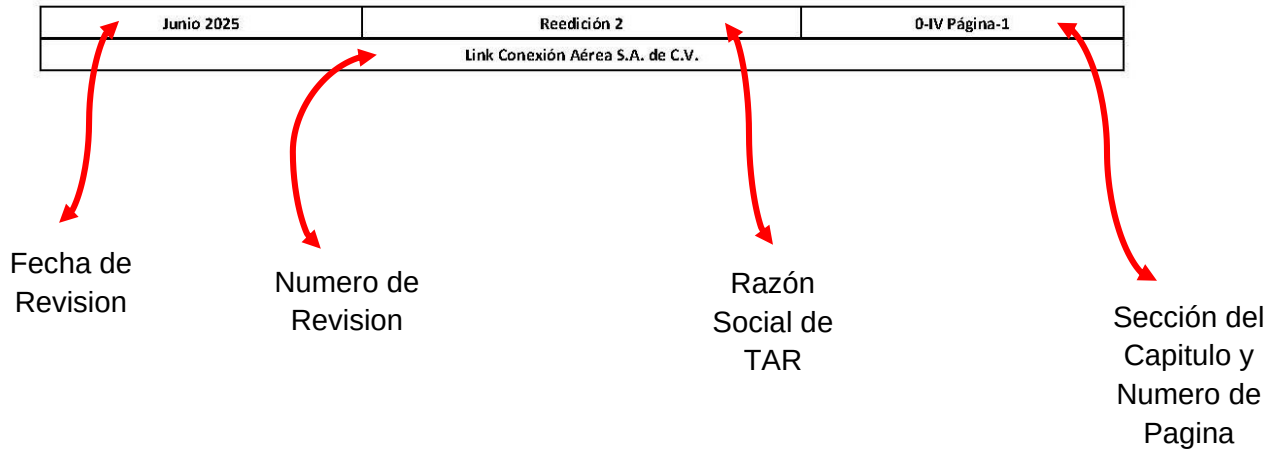


5.4.5.2 Pie de página

Está integrado por fecha de la revisión (celda izquierda), número consecutivo de revisión (celda central) y número de capítulo y de la página (celda derecha).

La fecha efectiva de la información de la página coincide con la fecha de la revisión. Sólo en los casos en que la fecha de la enmienda tiene más de 30 días de diferencia para aplicar la información se incluye el texto de “VIGENTE A PARTIR DE” y se agrega la fecha de vigencia.

Ejemplo del pie de las páginas (con texto recortado)



Junio 2025	Reedición 2	5 Página-13
Link Conexión Aérea S.A. de C.V.		



Manual General de Operaciones

CAPÍTULO 05

GENERALIDADES

5.4.5.3 Lista de páginas efectivas

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 esa página no está vigente, debe removerse y el poseedor del manual en papel debe efectuar una revisión completa del manual respecto a la lista de páginas efectivas y notificar el hecho cuando el manual está controlado por una gerencia o jefatura.

Ejemplo de la Lista de Páginas Efectivas



Manual General de Operaciones

CAPÍTULO 00

Lista de Páginas Efectivas

III.- Lista de Páginas Efectivas

La tabla muestra a continuación la lista de las páginas efectivas que integran el Manual de General de Operaciones, por lo que sólo estas páginas deben encontrarse dentro del manual.

ADVERTENCIA

Cualquier página no enlistada deberá removerse y destruirse en las versiones en papel.

PÁGINA	REVISIÓN	FECHA
0-I	1	Reedición 2 Junio 2025
0-I	2	Reedición 2 Junio 2025
0-I	3	Reedición 2 Junio 2025
0-I	4	Reedición 2 Junio 2025
0-II	1	Reedición 2 Junio 2025
0-II	2	Reedición 2 Junio 2025
0-II	3	Reedición 2 Junio 2025
0-II	4	Reedición 2 Junio 2025
0-II	5	Reedición 2 Junio 2025
0-II	6	Reedición 2 Junio 2025
0-II	7	Reedición 2 Junio 2025

PÁGINA	REVISIÓN	FECHA
CAP. 1	1	Reedición 2 Junio 2025
CAP. 1	2	Reedición 2 Junio 2025
CAP. 1	3	Reedición 2 Junio 2025
CAP. 1	4	Reedición 2 Junio 2025
CAP. 1	5	Reedición 2 Junio 2025
CAP. 1	6	Reedición 2 Junio 2025
CAP. 1	7	Reedición 2 Junio 2025
CAP. 1	8	Reedición 2 Junio 2025
CAP. 1	9	Reedición 2 Junio 2025
CAP. 1	10	Reedición 2 Junio 2025

Junio 2025

Reedición 2

5 Página-14

Link Conexión Aérea S.A. de C.V.

5.5 Relación de manuales complementarios.

En los casos donde por la estructura de la NOM-002-SCT3-2012 y el espacio requerido para la información se distribuyó la información en manuales complementarios que se indican a lo largo del MGO RAIZ y en esta sección.

TAR mantendrá en todo lo posible la estructura de la NOM-002-SCT3-2012. TAR indica en el MGO la ubicación de cada uno de los requisitos del presente contenido mediante referencias en caso necesario entre documentos o en forma general al índice de un documento en particular.

Se indica las abreviaturas que se usaran a lo largo del Manual General de Operaciones, complementos y boletines de TAR.

Como complemento al Manual General de Operaciones, en lo referente a la operación de las aeronaves, las Reglas del Aire se encuentran contenidas dentro de la Publicación de Información Aeronáutica (PIA) de México, que se considerará como el documento oficial que norma junto con el Manual General de Operaciones las operaciones de la Empresa.

La Publicación de Información Aeronáutica (PIA) de México se considera Manual complementario de este Manual General de Operaciones, por lo que es obligatoria su distribución.

La información contenida en el Manual General de Operaciones será exclusivamente de carácter general, publicándose en manuales complementarios como se indican en esta sección, en donde se muestran los otros Manuales obligatorios de acuerdo a la reglamentación existente, con el fin de apreciar gráficamente el Sistema de Manuales de TAR y su relación con el Manual General de Operaciones RAIZ.



Manual General de Operaciones

CAPÍTULO 05

GENERALIDADES

Todos los Manuales empleados para dar cumplimiento a la NOM-002-SCT3-2012 están autorizados por la AFAC.

Nombre del manual complemento o documento que constituye el MGO indicado en la norma NOM-002-SCT3-2001	Abreviatura usada en los documentos de TAR
Manual General de Operaciones	MGO
Lista de Equipo Mínimo Embraer EMB-145	MEL
Manual de Sobrecargos	MS
Manual de Despacho	MD
Manual Análisis de Pista (Performance Handbook Aerodata)	MAP (PHB)
Manual de Operaciones Terrestres	MOT
Manual de Seguridad Operacional (SMS)	MSO
Manual de Aseguramiento de la Calidad	MAC
Standard Operating Procedures Manual Embraer EMB-145	SOPM
Aircraft Flight Manual EMB-145 FAA	AFM
Airplane Operations Manual Embraer EMB-145	AOM
Publicación de Información Aeronáutica de México	PIA
Quick Reference Handbook Embraer EMB-145	QRH
Programa de Seguridad para la Prevención de Actos de Interferencia Ilícita	PSPAIL
Manual de Anfitriones (manual no regulado)	MA
Ley General de Vías de Comunicación.	LGVC
Ley de Aviación Civil	LAC
Reglamento de la Ley de Aviación Civil.	RLAC
Reglamento para la Expedición de Permisos, Licencias y Certificados de Capacidad del Personal Técnico Aeronáutico	REPL

	Manual General de Operaciones	
	CAPÍTULO 05	GENERALIDADES

5.5.1 Manual de Vuelo de TAR

El Manual de vuelo se encuentra debidamente aprobado por AFAC y de acuerdo a las revisiones vigentes publicadas por EMBRAER.

5.5.2 Manual de Planeación y Rendimientos de la Aeronave

El Manual de Planeación y Rendimientos de la Aeronave a que se refiere la NOM-008-SCT3-2002 está constituido por los manuales del fabricante y del proveedor de servicio de análisis de pistas AOM, AFM, QRH y MAP (PHB)

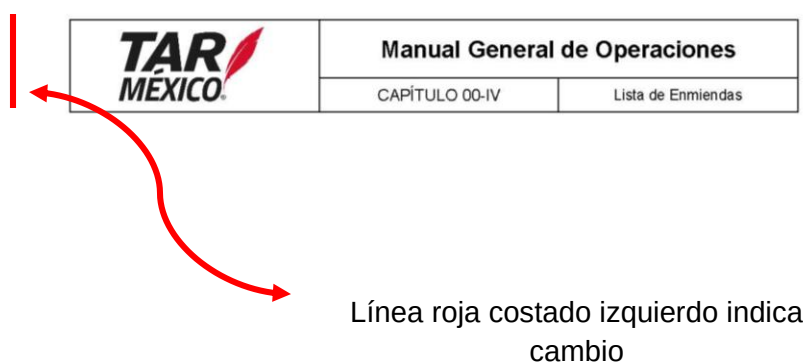
5.6 Anotación de cambios en páginas de texto, diagramas y gráficas.

5.6.1 Procedimiento para señalar los cambios en las páginas de los manuales o boletines

Las páginas de la enmienda contendrán una línea vertical en un costado (izquierda o derecha) la cual indicará la parte que fue modificada. Adicionalmente, el texto específico que haya sido modificado o agregado, estará indicado con un color azul en la fuente.

Los cambios generales se indican en el oficio de la AFAC y en la hoja de transmisión de la revisión.

Ejemplo de una página con una revisión en el texto



5.7 Boletín(es).

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 o la cancelación de dicho boletín.

Por tal motivo se conservarán los boletines e insertarán posterior a 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-BXX/20XX), 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:

5.7.1 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.

Incorporado (I). - La información del boletín fue incorporada dentro del manual, según corresponda la sección descrita en el mismo.

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 significa que este aplicará al Manual de Sobrecargos.

Los boletines una vez incorporados estos podrán ser eliminados de la hoja de registro de boletines.

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.

5.7.2 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.

IMPORTANTE

TODOS LOS BOLETINES CANCELADOS SE DEBEN REMOVER DEL MANUAL.

5.8 Descripción del sistema de distribución del Manual General de Operaciones, Directivas, boletines y NOTAMs.

5.8.1 Responsables de la distribución

La Jefatura de Ingeniería de Operaciones, es responsable de la distribución en formato impreso y/o electrónico de este MGO, sus manuales e información complementaria (incluyendo PIA, cartas de navegación, AOM, AFM, MEL/CDL, etc.), y demás Manuales Operacionales de acuerdo a la tabla de distribución de esta sección.

La Jefatura de Ingeniería de Operaciones será el responsable de la emisión y distribución de las directivas de aeronavegabilidad y boletines operacionales del fabricante, boletines de las tripulaciones y cualquier otra información crítica que se considere relevante para la seguridad de las operaciones.

La información de NOTAMs y otra que tenga que ver con la operación diaria será actualizada y distribuida por parte del área de Despacho y Control de vuelo a los tripulantes.

Lo anterior no aplica para la publicación del Manual de Seguridad Operacional y el Programa de Seguridad para la Prevención de Actos de Interferencia Ilícita.

La Dirección de Seguridad Aérea y Aseguramiento de la Calidad es la responsable de la distribución en papel del Manual de Seguridad Operacional y el Programa de Seguridad para la Prevención de Actos de Interferencia Ilícita.

Cada Dirección, Gerencia y/o Jefatura involucrada en la operación es la responsable de:

- Su distribución dentro del personal de la misma.

- Tener un proceso interno que controle la distribución y recepción de este Manual y sus enmiendas.
- Mantener la lista de poseedores del Manual y de proporcionar a los mismos todas las enmiendas y boletines que se editen.

El Gerente Corporativo de Aeropuertos es la responsable de su distribución a las Gerencia Regionales, estaciones y al personal que tiene asignadas funciones técnicas o especializadas en las estaciones en el área de Operaciones.

Cuando existan cambios en los manuales o procedimientos, los Encargados de Estación recibirán dentro de los primeros cinco días de su publicación, el estatus de revisiones de los manuales operacionales de TAR. En caso de no recibir la información en el tiempo señalado, el Gerente Regional deberá solicitarla a la Jefatura de Ingeniería de Operaciones y teléfono o correo electrónico.

Se notificará a las áreas poseedoras correspondientes de las actualizaciones mediante un correo electrónico o una notificación enviada por el propio sistema de acuerdo a la tabla de distribución de esta sección.

El Gerente Corporativo de Aeropuertos es responsable de la distribución y control de los acuses de recibido por parte de las Estaciones.

Para el Acuse de recibido de la información que se publicó relacionado a actualización de manuales o alguna otra, se deberá utilizar los medios electrónicos autorizado por TAR (intranet y/o correo electrónico), para el acuse en vía intranet, este podrá ser mediante un "LIKE", de preferencia colocando "ACUSE" en el mismo sistema.

5.8.2 Distribución de Manuales y Boletines controlados

Los formatos de distribución pueden ser impreso o electrónico.

Las Direcciones y/o Gerencias son las responsables de garantizar que el personal a su cargo cuente con el acceso adecuado a los manuales mencionados en esta tabla.

Tabla de distribución de manuales		
Poseedor o administrador en una gerencia, oficina o equipo de vuelo	Publicaciones	Formato de distribución (Impreso/Electrónico)
Agencia Federal de Aviación Civil	MGO MOT MEL MS MD MSO MAC AFM SOPM QRH AOM PSPAI MP MAP (PHB) PIA	Electrónico e Impreso
Dirección de Seguridad Aérea y Aseguramiento de la Calidad	MSO MAC MGO MOT MEL MS MD MSO MAC AFM SOPM QRH PSPAI MP MAP (PHB)	Electrónico

Tabla de distribución de manuales

Poseedor o administrador en una gerencia, oficina o equipo de vuelo	Publicaciones	Formato de distribución (Impreso/Electrónico)
Dirección de Operaciones	MGO MOT MEL MS MD MSO MAC AFM SOPM QRH PSPAI MP MAP (PHB)	Electrónico
Dirección de Mantenimiento.	MGO MOT MEL MSO MAC AFM QRH PSPAI MP	Electrónico
Gerencia de Seguridad Aérea y Aseguramiento de la Calidad.	MGO MOT MEL MS MD MSO MAC AFM SOPM QRH PSPAI MP MAP (PHB)	Electrónico
Gerencia de Aseguramiento de Calidad	MGO MOT MEL MS MD MSO MAC AFM SOPM QRH PSPAI MP	Electrónico
El Gerente Corporativo de Aeropuertos	MGO MOT MEL MS MD MSO MAC PSPAI MP	Electrónico
Gerencia de Control Operacional	MGO MOT MEL MS MD MSO MAC AFM SOPM QRH PSPAI MP MAP (PHB) PIA	Electrónico
Jefatura de Ingeniería de Operaciones	MGO MOT MEL MS MD MSO MAC AFM SOPM QRH PSPAI MP MAP (PHB) PIA	Electrónico
Jefatura de Despacho y Control de Vuelos (CCO)	MGO, MOT, MEL, MS, MS, MAP (PHB)	Electronico e Impreso
	MSO, MAC, AFM, SOPM, QRH, PSAPAI, MP	Electronico
Jefatura de Pilotos	MGO MOT MEL MS MD MSO MAC AFM SOPM QRH PSPAI MAP (PHB)	Electrónico
Jefatura de Estándares de Vuelo.	MGO MOT MEL MS MD MSO MAC AFM SOPM QRH PSPAI MAP (PHB)	Electrónico
Gerencia de Mantenimiento de Línea	MGO MOT MEL MSO MAC AFM SOPM QRH PSPAI MP	Electrónico



Manual General de Operaciones

CAPÍTULO 05

GENERALIDADES

Tabla de distribución de manuales

Poseedor o administrador en una gerencia, oficina o equipo de vuelo	Publicaciones	Formato de distribución (Impreso/Electrónico)
Gerencia de Ingeniería de Mantenimiento	MGO MOT MEL MS MD MSO MAC AFM SOPM JEP QRH PSPAII MP	Electrónico
Pilotos	MGO MOT MEL MD AFM AOM SOPM QRH MAP (PHB) PIA	Electrónico
Sobrecargos	MGO MS	Electrónico
Abordo de cada avión en cabina de pilotos	QRH	Impreso
Abordo de cada avión en cabina de pasajeros	MS	Impreso

NOTA: En caso de cualquier otra información técnica del fabricante (directivas de aeronavegabilidad, boletines operacionales, revisiones temporales, etc.) así como la generada por el área de Ingeniería de Operaciones, será distribuida vía intranet o correo electrónico, y la notificación será realizada por los mismos medios.



Manual General de Operaciones

CAPÍTULO 06

ORGANIZACIÓN Y
RESPONSABILIDADES

CAPÍTULO 6

Organización y Responsabilidades



Manual General de Operaciones

CAPÍTULO 06

ORGANIZACIÓN Y
RESPONSABILIDADES

PAGINA INTENCIONALMENTE DEJADA EN BLANCO

CONTENIDO

CONTENIDO	3
6.1 Descripción de la estructura organizacional, incluyendo el organigrama general y el organigrama del área de operaciones.	5
6.1.1 Perfil básico a cubrir por el nivel gerencial o directivo de TAR	5
6.1.2 Gestión de seguridad operacional para IOSA	7
6.2 Organigrama de la Alta Dirección	8
6.3 Organigrama de la Dirección de Operaciones.	9
6.3.1 Nombres e identificación para los cargos establecidos en organigrama, incluye los puestos con responsabilidad sobre las operaciones de vuelo.	11
6.3.2 Tabla de nombres de Pilotos de TAR	12
6.3.3 Tabla de nombres de Sobrecargos de TAR	14
6.3.4 Delegación de funciones del personal de la Dirección de Operaciones.	15
6.4 Responsabilidades y funciones del personal del área de operaciones.	16
6.4.1 Director General	17
6.4.2 Director de Operaciones.	18
6.4.3 Gerente de Control Operacional.	19
6.4.4 Gerente Corporativo de Aeropuertos	21
6.4.5 Jefatura de Ingeniería de Operaciones	23
6.4.6 Ingeniero de Operaciones	24
6.4.7 Jefatura de Despacho y Control de Vuelos	25
6.4.8 Jefatura de Pilotos	27
6.4.9 Jefatura de Estándares de Vuelo	28
6.4.10 Gerencia de Sobrecargos y Estándares de Servicio	30
6.4.11 Jefatura de Control de Tripulaciones	32
6.4.12 Asignador de Tripulaciones	33
6.4.13 Instructor de Simulador y Asesor de Vuelos	34
6.4.14 Capitán (PIC)	35
6.4.15 Asesor de Ruta	37
6.4.16 Primer Oficial (SIC)	38
6.4.17 Sobrecargo Asesor	40



Manual General de Operaciones

CAPÍTULO 06

ORGANIZACIÓN Y RESPONSABILIDADES

6.4.18 Sobrecargo	42
6.4.19 Representante de Estación	43
6.4.20 Anfitriones	45
6.4.21 Representante de Operaciones en Tierra (ROT's)	47
6.4.22 Oficial de Operaciones (del Centro de Control Operacional)	49
6.5 Autoridad, funciones y responsabilidades del piloto al mando.	52
6.6 Funciones y responsabilidades de los miembros de la tripulación, diferente del piloto al mando. .	52
6.7 Declaración sobre las funciones y responsabilidades de los miembros de tripulación, diferentes del piloto al mando.	52

6.1 Descripción de la estructura organizacional, incluyendo el organigrama general y el organigrama del área de operaciones.

El organigrama representa la relación entre el área de operaciones y las otras áreas de la organización. Muestra los niveles de subordinación y mando de las divisiones, que pertenecen al área de operaciones.

El organigrama integra el sistema de gestión de seguridad operacional en la organización, funciones y responsabilidades dentro de cada aérea y la integración con las demás.

6.1.1 Perfil básico a cubrir por el nivel gerencial o directivo de TAR

Personal gerencial o directivo requerido para efectuar operaciones de transporte aéreo comercial. TAR designa por escrito ante la Autoridad Aeronáutica, a un Director General que funja como Responsable de la Operación General, mismo que será el encargado de que todas las operaciones de vuelo y actividades de mantenimiento, puedan ser financiadas y llevadas a cabo con el más alto grado de estándares de seguridad, de conformidad con lo establecido en la Ley de Aviación Civil, su respectivo Reglamento y demás disposiciones aplicables.

TAR contará con personal calificado y con experiencia probada en aviación civil, disponible y ubicada en las siguientes posiciones o sus equivalentes:

Directores
Gerencias
Jefaturas

La AFAC podrá aprobar posiciones o número de posiciones diferentes a las mencionadas que pueda efectuar operaciones con el más alto grado de seguridad, bajo la dirección de categorías inferiores o diferentes de personal gerencial o directivo, debido a:

El tipo de operación involucrada;
El número de aeronaves empleadas, y
El área de operación.

TAR mediante su organigrama y políticas de sucesión para cada puesto asegura la supervisión continua de las operaciones, si éstas son efectuadas con la ausencia de cualquiera del personal gerencial requerido.

El personal gerencial o directivo es contratado para trabajar el tiempo suficiente, de tal forma que sus funciones gerenciales queden debidamente cubiertas.

El personal listado anteriormente no podrá servir en una posición similar a cualquier otro titular de un AOC, a menos que obtenga autorización por escrito de la Autoridad Aeronáutica y de TAR.

Los requisitos mínimos que TAR tomará en consideración para que una persona pueda ser designada como Director de Operaciones serán los siguientes:

- Contar con una licencia de piloto de transporte público ilimitado, y tener tres años de experiencia como piloto al mando, en operaciones de transporte aéreo comercial con aeronaves de peso máximo de despegue superior a 5,700 kg. (12,500 lbs), o
- Ser ingeniero en aeronáutica con cédula profesional registrada ante la Dirección General de Profesiones, y tres años mínimos de experiencia en el área de operaciones aéreas de un concesionario o permisionario, o
- Los adicionales que determine TAR y que cubran las necesidades de experiencia, mediante la trayectoria comprobable del candidato, en concordancia de la NOM-008-SCT3-2002.

Los requisitos mínimos para que una persona pueda ser designada como Jefe de Pilotos, son:

Contar con una licencia de piloto de transporte público ilimitado con la capacidad apropiada para al menos una de las aeronaves usadas en las operaciones del titular o del solicitante del AOC;

Tener tres años de experiencia como piloto al mando en operaciones de transporte aéreo comercial, y

Los requisitos mínimos para que una persona pueda ser designada como Director de Mantenimiento o equivalente, son:

Contar con una licencia de técnico en mantenimiento clase II con capacidad en planeador y motores, y tener tres años de experiencia en mantenimiento en la misma categoría y clase de aeronave empleada por el titular o solicitante de un AOC, incluyendo un año de experiencia en libramiento de aeronavegabilidad o retorno a servicio de aeronaves, o bien,

Ser ingeniero en aeronáutica con cédula profesional registrada ante la Dirección General de Profesiones, y experiencia mínima de tres años en la misma categoría y clase de aeronave(s) empleada(s) por un concesionario o permisionario.

TAR presentará a la Autoridad Aeronáutica la relación del personal técnico aeronáutico empleado o a emplear directamente o a través de terceros para los puestos anteriores.

6.1.2 Gestión de seguridad operacional para IOSA

En las funciones adicionalmente se indica el grado de gestión respecto a la seguridad operacional de acuerdo a la siguiente división de puestos.

Director Operativo

Ejecutivo que tiene la responsabilidad final en rendición de cuentas, en nombre de la organización, sobre la puesta en marcha y el mantenimiento de sistema de gestión de seguridad (SMS). Tiene autoridad final sobre asuntos de seguridad, recursos humanos, recursos financieros y responsabilidad directa en la conducción de los asuntos de la organización.

Puesto Ejecutivo- Management

Puestos que tiene la administración y el papel de liderazgo en su área de influencia, así como el desarrollo de la estrategia de la misma. Establece objetivos y controla la ejecución y avance de actividades, programas y proyectos.

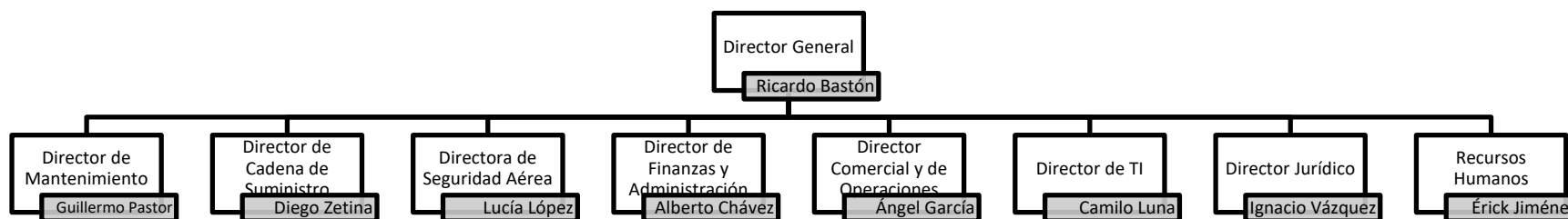
Es responsable de desarrollo, promoción y práctica de la cultura de seguridad acorde al sistema de gestión de seguridad (SMS). Promocionando y participando en la identificación y notificación de peligros, gestión de riesgos, gestión de cambios y mejora continua.

Puesto No ejecutivo-No Management

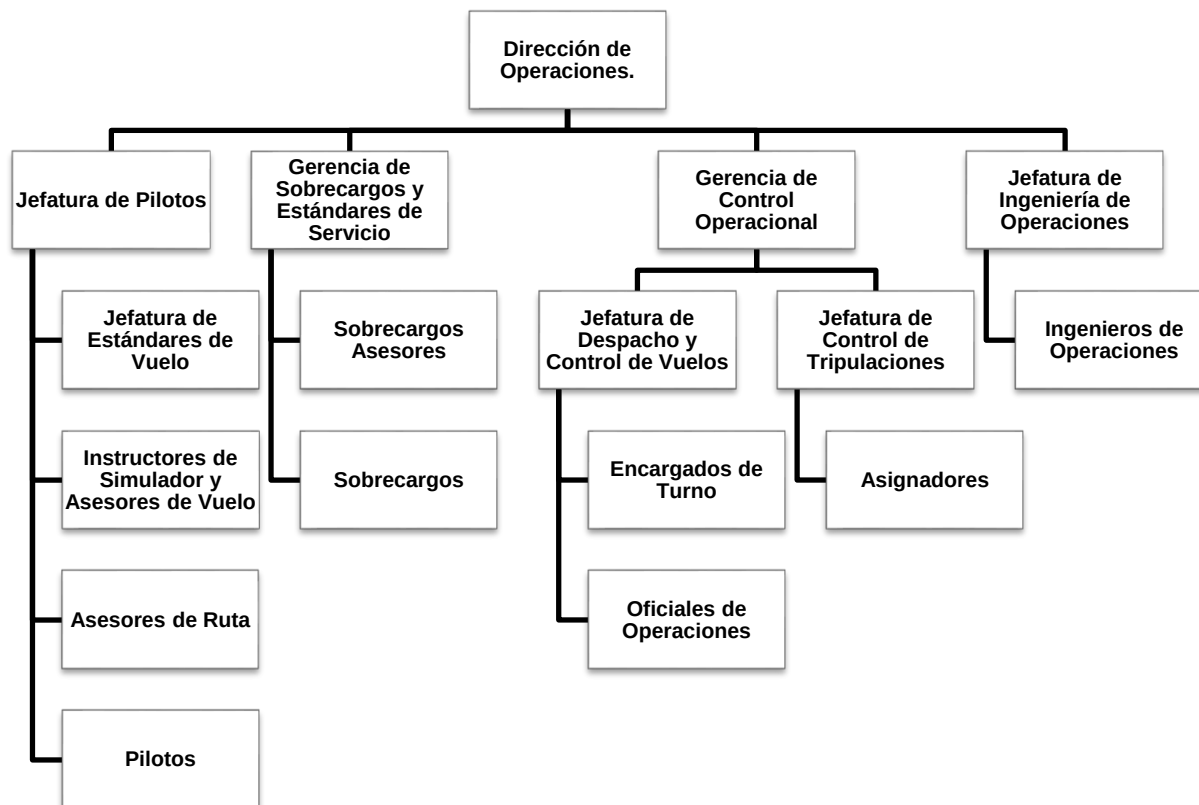
Puestos que basa su función en instrucción y procedimientos específicos; requiere alta especialidad técnica y operativa para el cumplimiento de su rol en la organización. Y contribuye de manera particular a las estrategias generales de la organización.

Es responsable dentro de sistema de gestión de seguridad (SMS) de identificar sucesos o condiciones de peligro, notificarlos oportunamente a través de los sistemas de reportes establecidos y cumplir con las estrategias establecidas para lograr un proceso de mitigación de riesgo y mejora continua.”

6.2 Organigrama de la Alta Dirección



6.3 Organigrama de la Dirección de Operaciones.



	Manual General de Operaciones	
	CAPÍTULO 06	ORGANIZACIÓN Y RESPONSABILIDADES

PÁGINA INTENCIONALMENTE DEJADA EN BLANCO

Junio 2025	Reedición 2	6 Página-10
Link Conexión Aérea S.A. de C.V.		

6.3.1 Nombres e identificación para los cargos establecidos en organigrama, incluye los puestos con responsabilidad sobre las operaciones de vuelo.

Nota: Para las responsabilidades y funciones de la Dirección de Mantenimiento y sus puestos ver el MGMyPTA.

Puesto	Nombre completo
Dirección General	Ricardo Bastón
Dirección de Operaciones	Ángel García Colín
Dirección de Mantenimiento	Guillermo Pastor
Dirección de Seguridad Aérea y Aseguramiento de la Calidad	Lucía Del Sol López Rueda
Director de Jurídico y de Capital Humano	Ignacio Vázquez
Dirección de Tecnologías de la Información	Camilo Luna Pimentel
Dirección de Cadena de Suministros	Diego Iván Zetina
Director de Administración y Finanzas	Alberto Chávez
Gerente de Aseguramiento de la Calidad	Cesar Castillo Quintos
Gerente de Recursos Humanos	Erick Jiménez
Gerencia Corporativa de Aeropuertos	Jose Antonio Duran
Gerencia de Control Operacional	Luis Miguel Acosta
Gerencia de Sobrecargos y Estándares de Servicio	Ramiro Molina
Jefatura de Ingeniería de Operaciones	Fidel Eduardo Arellano Hernández
Jefe de Estándares de Vuelo	Renato Fabián Vázquez Morales
Jefatura de Despacho y Control de Vuelos	Carlos Benitez Rivera
Jefatura de Pilotos	Aurelio Lopez Ruiz
Jefatura de Control de Tripulaciones	Julio Anaya

6.3.2 Tabla de nombres de Pilotos de TAR

La relación de tripulantes activos es revisada en cada enmienda a este MGO.

Nombre	Puesto
Aurelio López Ruíz	Jefatura de Pilotos
Renato Fabián Vázquez Morales	Estandares de Vuelo
Víctor Hugo Razo porras	Capitán
Francisco Javier Amezcua Ojeda	Capitán
Ezequiel Salas cabrera	Capitán
José Ángel Medina Agraz	Capitán
Humberto González Couret	Capitán
Román Bernal Alcántara	Capitán
Fernando Javier Vázquez Silva	Capitán
Misael Cruz Arroyo	Capitán
Christian Israel Camacho Gutiérrez	Capitán
Enrique Ramírez Sahagún	Capitán
Ramón Alberto Arredondo Zazueta	Capitán
Luis Marcos Robledo Ríos	Capitán
Óscar Chávez Arcos	Capitán
Allan Arcos González	Capitán
José Roberto Alva Núñez	Capitán
Jesús Rodrigo Armas Medina	Capitán
Juan Marcos Meléndez Rangel	Capitán
Manuel Alejandro García Vargas	Capitán
Vicente De León García	Capitán

Nombre	Puesto
Israel Eduardo Cuahutle Juárez	Primer Oficial
Daniel Farrera García	Primer Oficial
Cesar Rodríguez Garduño	Primer Oficial
José Pablo Sánchez Guerra	Primer Oficial
Eduardo Alejandro Santaolalla Pizarro	Primer Oficial
Luis David Santana González	Primer Oficial
Óscar Cortes Sánchez	Primer Oficial
Jaime Enrique Valdez Ríos	Primer Oficial
Luis Carlos Ruelas Montes	Primer Oficial
Milton Jesús López Salazar	Primer Oficial
Eliot Salvador Sanchez Naranjo	Primer Oficial
José Antonio Vargas Ascencio	Primer Oficial
Mauricio Reveles García	Primer Oficial
Víctor Hugo Márquez Martínez	Primer Oficial
Rafael Alonso Palacios Vázquez	Primer Oficial
Ernesto Ramos Samperio	Primer Oficial
Sergio Escárcega Tapia	Primer Oficial
Judith Márquez Gálvez	Primer Oficial
Armando López García	Primer Oficial
Fredy Domínguez García	Primer Oficial

6.3.3 Tabla de nombres de Sobrecargos de TAR

	Nombre	Puesto
1.	RAMIRO MOLINA ACUÑA	Gerente de Sobrecargos y Estándares de Servicio
2.	MERCADO CASTRO TANYA PATRICIA	Sobrecargo
3.	DIANA ARACELI VILLANUEVA FLORES	Sobrecargo
4.	EDER ULISES JIMENEZ PALACIOS	Sobrecargo
5.	ZARAGOZA CORTES CLAUDIA MARIANA	Sobrecargo
6.	LUIS ARMANDO MORELOS SALAS	Sobrecargo
7.	VILLA OROZCO FABIOLA	Sobrecargo
8.	GARCIA GONZALEZ ADELINE MICHEL SARAHI	Sobrecargo
9.	JESSICA LIZBETH MEZA DELGADO	Sobrecargo
10.	MARIA MICHELLE CANALES TARRATZ	Sobrecargo
11.	ULISES LUNA MATA	Sobrecargo
12.	EMILIANO VARGAS ALVAREZ	Sobrecargo
13.	DULCE SARAHI ABAD CHAVEZ	Sobrecargo
14.	LESLIE MORA MATA	Sobrecargo
15.	ESTEFANIA HURTADO RESENDIZ	Sobrecargo
16.	DANNA PAULETT MORALES AGUILAR	Sobrecargo
17.	ERIKA YAZMIN MAGAÑA CARRASCO	Sobrecargo
18.	JULIETA ESTEFANIA GIL JIMENEZ	Sobrecargo
19.	BEYRA SVETLANA MEDINA IBARRA	Sobrecargo
20.	FATIMA GUADALAUPE CERVANTES LAURIANI	Sobrecargo
21.	MARIA ELENA GOMEZ MENDEZ	Sobrecargo
22.	SILVIA GARIBO BLANCO	Sobrecargo

6.3.4 Delegación de funciones del personal de la Dirección de Operaciones.

La sucesión de mando en ausencia de un titular de área se establece en la siguiente relación.

Puesto	Suplente
Dirección de Operaciones.	Gerencia de Control Operacional
Gerencia Corporativa de Aeropuertos	Representantes de Estación
Gerencia de Control Operacional	Jefatura de Despacho y Control de Vuelos
Gerencia de Sobrecargos y Estándares de Servicio	Sobrecargo Asesor
Jefatura de Ingeniería de Operaciones	Ingeniero de Operaciones
Jefe de Estándares de Vuelo	Jefatura de Pilotos
Jefatura de Despacho y Control de Vuelos	Encargado de Turno del CCO
Jefatura de Pilotos	Jefe de Estándares de Vuelo
Jefatura de Control de Tripulaciones	Asignador de Tripulaciones

6.4 Responsabilidades y funciones del personal del área de operaciones.

Incluye el nivel de autoridad del personal de administración de operaciones.

IMPORTANTE:

Para las responsabilidades y funciones de la Dirección de Mantenimiento y sus puestos ver el MGMyPTA.

Los manuales complementarios y boletines harán las referencias a esta sección y el personal de operaciones deberá consultar esta sección para efectos de funciones y responsabilidades.

Lo anterior no limite las funciones y responsabilidades adicionales que se indican en otros manuales de TAR o del fabricante.

Responsabilidad de la Dirección de Seguridad Aérea y Aseguramiento de la Calidad en los aspectos de calidad: Manual de Aseguramiento de Calidad, capítulo II y V.

Funciones y responsabilidades del Gerente de Aseguramiento de Calidad: MAC, sección 5.2

NOTA: Todos los puestos mencionados en este manual y manuales complementarios deberán tener como responsabilidad general la seguridad de la operación en safety y security en apego a las regulaciones y estándares del operador, del estado y otras autoridades.

6.4.1 Director General

Responsabilidad

El Director General de TAR es responsable de la administración general de la empresa y de asegurar que las operaciones y actividades de mantenimiento de aeronaves se hagan de manera segura.

Es considerado una posición Management para efectos del SMS en IOSA

Funciones

- a) Diseñar y dirigir las estrategias a largo plazo para mantener a TAR como la línea aérea líder del país en el ramo de la aviación regional.
- b) Establecer como imperativo la seguridad operacional y calidad en el servicio.
- c) Buscar el posicionamiento en nuevos mercados a nivel nacional e internacional, con la finalidad de generar valor agregado a los clientes, colaboradores, miembros de las alianzas, accionistas y comunidad en general.
- d) Asegurar que se administren y provean los recursos humanos, materiales, instalaciones adecuadas e información necesarias para las operaciones.
- e) Asegurar el cumplimiento de las leyes, reglamentos, normas, estándares nacionales e internacionales, políticas y especificaciones de operación del Certificado de Operador Aéreo (AOC) emitidos por las autoridades nacionales e internacionales, organizaciones internacionales, fabricantes de aeronaves y por Transportes Aéreos Regionales

6.4.2 Director de Operaciones.**Responsabilidades Operacionales**

Es el responsable de la operación general de la empresa teniendo como imperativo que las operaciones aéreas se lleven a cabo con el más alto grado de seguridad y calidad.

Es considerado una posición Management para efectos del SMS en IOSA

Funciones

Liderar, monitorear y presentar el plan estratégico para cumplir con la misión y visión de la empresa

- a) Asegurar que las operaciones sean realizadas de acuerdo con las condiciones y restricciones del AOC, siempre que exista una renovación o enmienda al mismo.
- b) Diseñar, establecer y vigilar los diferentes indicadores del negocio en coordinación con cada una de las direcciones, gerencias y áreas que le reportan.
- c) Dirigir la continuidad y confiabilidad de las operaciones aéreas de la empresa en coordinación con: Jefe de Ingeniería de Operaciones, Dirección de Mantenimiento, Gerencia Corporativa de Aeropuertos, así como con la Dirección de Seguridad Operacional y Jefatura de Despacho y Control de Vuelos, y con el resto de las áreas que se encuentren involucradas.
- d) Asegurar que el personal que se integre a la Dirección cuente con el perfil de puesto que se requiera, y/o cumpla con los requisitos establecidos para su posición.
- e) Asegurar en sus respectivas áreas el apego a los procedimientos del Plan de Repuesta a la Emergencia.
- f) Vigilar el cumplimiento de los planes de acción presentados por los gerentes que de él dependen.
- g) Participar en el grupo de acción de seguridad operacional para evaluar riesgos asignados a su área de responsabilidad.

6.4.3 Gerente de Control Operacional.

Responsabilidades

Es responsable 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, 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.

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 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 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.



Manual General de Operaciones

CAPÍTULO 06

ORGANIZACIÓN Y RESPONSABILIDADES

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

6.4.4 Gerente Corporativo de Aeropuertos

Responsabilidades

El Gerente Corporativo de Aeropuertos es responsable ante el Director de Operaciones de apoyar en el abastecimiento de insumos necesarios para la operación, así como participar en el Grupo de Acción de Seguridad Operacional para evaluar riesgos relacionados a su área asignada.

Funciones

- a. Solicitar y enviar insumos varios para los aeropuertos.
- b. Elaborar y mantener actualizado los inventarios mínimos en el Almacén General de formatos de uso en Aeropuertos, así como equipo de tierra e instalaciones de cada aeropuerto.
- c. Administrar la aplicación de tareas del plan preventivo de mantenimiento del equipo de tierra.
- d. Coordinar operaciones especiales y de fletamento (*charters*)
- e. Logística
- f. Trámites, avisos y pagos a proveedores y/o autoridades.
- g. Gestionar recursos y apoyos inmediatos para prevenir y/o recuperar demoras.
- h. Revisar y dar seguimiento a codificación de demoras causadas por Operaciones y Combustibles.
- i. Distribuir revisiones de manuales de TAR a proveedores de servicios de rampa.
- j. Enviar programación de itinerario de vuelos y cambios a los aeropuertos.
- k. Administrar y atender la operación en los aeropuertos del Sistema, así como mantener y mejorar la imagen de TAR en los Aeropuertos.
- l. Controlar administrativamente al personal adscrito a la Gerencia Corporativa de Aeropuertos, y efectuar la planeación de los recursos humanos y materiales a corto y largo plazo, para poder cumplir con sus responsabilidades asignadas.
- m. Dictar las políticas generales de operación de los Aeropuertos en conjunto con la Jefatura de Ingeniería de Operaciones.
- n. Diseñar, Implementar y Aplicar Procedimientos de Operación en los Aeropuertos para mejorar la eficiencia y productividad del personal de operaciones.
- o. Asegurar que los programas de adiestramiento de los proveedores cumplen con los requerimientos de seguridad de las autoridades aeronáuticas y de seguridad y operación que TAR requiere, y hacer las gestiones necesarias para que sean revisados cuando así lo requieran.
- p. Coordinar la ejecución de las operaciones de rampa en los aeropuertos, así como dar soporte a los mismos aeropuertos durante el desarrollo de estas operaciones.
- q. Definir, actualizar y documentar las políticas y procedimientos de operaciones en Rampa informando a la Gerencia de Control Operacional.
- r. Definir y dar seguimiento a acciones preventivas de afectaciones imputables a aeropuertos.
- s. Gestionar y coordinar la planeación, asignación y mantenimiento de recursos humanos y materiales para aeropuertos.



Manual General de Operaciones

CAPÍTULO 06

ORGANIZACIÓN Y RESPONSABILIDADES

- t. Coordinar la apertura de nuevos aeropuertos.
- u. Coordinar la atención de auditorías operacionales.
- v. Controlar y verificar el itinerario a corto plazo, con la finalidad de garantizar que las rutas y aeronaves que operarán en cada aeropuerto estén autorizadas por parte de la AFAC en las especificaciones de operación del AOC de TAR, así como en las del permiso de Oficinas de Despacho de TAR y prestadores de Servicios.

6.4.5 Jefatura de Ingeniería de Operaciones

Responsabilidades

La Jefatura de Ingeniería de Operaciones es responsable ante la Dirección de Operaciones de asegurar que los procesos para los vuelos, rendimientos, desarrollo de procedimientos y estándares de operación de las aeronaves de TAR conlleven a una operación segura, confiable, eficiente, siempre cumpliendo con la normatividad aplicable

Funciones

- a) Asegurar que la información de rendimientos se encuentre debidamente actualizada para garantizar la seguridad y confiabilidad de las operaciones.
- b) Desarrollar e implementar procesos y procedimientos para una operación optima y segura.
- c) Representar a TAR ante la Autoridad Aeronáutica y los fabricantes de aviones en lo relativo a consultas, trámites y autorizaciones relacionados con el proceso de operación de aeronaves.
- d) Administrar los manuales operacionales a fin de mantener los procesos adecuados para la operación.
- e) Emitir estándares y procedimientos para el desarrollo de actividades operacionales (despacho, servicio a pasajeros, operaciones en rampa y operaciones en vuelo) en coordinación con las responsables de estos.
- f) Gestionar la administración de manuales y documentación técnica (regulaciones, manuales de TAR, datos técnicos, etc.) emitidas por autoridades, fabricantes u otras fuentes externas, así como de realizar las implementaciones necesarios en los procesos de TAR y en los diferentes softwares operacionales, verificando el cumplimiento con la normatividad vigente.
- g) Coordinar la información necesaria de los aeropuertos nuevos, y donde ya se opere, para mantener los datos, procedimientos y rendimientos adecuados, manteniendo la seguridad de las operaciones para el personal de tierra y vuelo.
- h) Gestionar la información operacional a fin de proporcionar indicadores que garanticen la continuidad y confiabilidad de las operaciones aéreas de la empresa, así como de proponer y/o diseñar proyectos para la mejora del performance de la operación y la optimización de recursos.
- i) Administrar las bases de datos operacionales.
- j) Y demás funciones de carácter operacional que se generen por parte de la Dirección de Operaciones.
- k) Participar en el grupo de acción de seguridad operacional para evaluar riesgos asignados a su área de responsabilidad.

6.4.6 Ingeniero de Operaciones

Responsabilidades

El Ingeniero de Operaciones es responsable ante el Jefe de Ingeniería de Operaciones de la elaboración de los procedimientos operativos de TAR para mantener continuamente la seguridad, la confiabilidad, y la rentabilidad de las operaciones de vuelo, verificando el cumplimiento con la normatividad aplicable.

Funciones

- a) Conocer y entender los análisis de rendimientos de las aeronaves con el objetivo de mantener actualizado el manual de rendimientos de TAR cuando así se requiera.
- b) Asegurar que los manuales operacionales de la compañía contengan la información necesaria para las operaciones de TAR.
- c) Efectuar una mejora continua a los procesos y procedimientos en cumplimiento a los manuales del fabricante y autoridades.
- d) Analizar los procedimientos necesarios para la operación en aeropuertos, nuevos y actuales, para cumplir con procesos establecidos manteniendo la seguridad de las operaciones en tierra y vuelo.
- e) Proporcionar soporte en la administración de las bases de datos operacionales.
- f) Recabar los datos de salida de la operación diaria que permitan medir indicadores que ayuden a la eficacia y eficiencia de las operaciones.
- g) Controlar las enmiendas de la Publicación de Información Aeronáutica (PIA), con el objetivo de tener mapeados los cambios en aeródromos en donde TAR opere (cambios de distancias de pistas, umbrales desplazados, colocación de algún obstáculo limitante, etc.).
- h) Conocer y entender la autonomía, alcance, y los límites operacionales de las aeronaves, con el objetivo de proponer la optimización de consumos de combustibles, y tiempos de vuelo, que contribuyan a la reducción de costos.
- i) Garantizar el correcto abastecimiento de insumos a bordo de las aeronaves, tales como bitácoras de operaciones, sobrecargos, manuales a bordo, tarjetones de seguridad, entre otros.
- j) Facilitar el enlace entre las diferentes áreas operativas, para el análisis, diseño y modificaciones de procedimientos y políticas operacionales.
- k) Participar en el estudio y evaluación los aeropuertos nuevos bajo los requerimientos de seguridad y calidad, conforme a las políticas que dicte TAR y la normatividad vigente.
- l) Y demás funciones de carácter operacional que se generen por parte de la Jefatura de Ingeniería de Operaciones.

6.4.7 Jefatura de Despacho y Control de Vuelos

Responsabilidades

es responsable

Es considerado una posición Management para efectos del SMS en IOSA

Funciones

- a) Administrar la Oficina de Despacho de Vuelos y Control Operacional de acuerdo con el permiso otorgado por la AFAC.
- b) Fungir como responsable de la Oficina de Despacho de Vuelos y Control Operacional ante las Autoridades de la AFAC
- c) Gestionar la Actualización y/o renovación del permiso de Oficina de Despacho de Vuelos y Control Operacional en tiempo y forma para garantizar la continuidad en su funcionamiento.
- d) Controlar administrativamente al personal de Oficiales de Operación en función de Control de Vuelos adscritos a la Oficina de Despacho de Vuelos y Control Operacional, efectuar la planeación de los recursos humanos y materiales a corto y largo plazo, para poder cumplir con sus responsabilidades.
- e) Proponer y consensar con las áreas involucradas en la operación las mejores acciones a seguir para la regularización de las Operaciones.
- f) Comprobar que la información meteorológica sea actual y adecuada para que las operaciones se realicen dentro de las normas de seguridad establecidas.
- j) Coordinar la correcta difusión de la información necesaria para la mejor utilización de tripulaciones y equipo, así como la información eficiente al público.
- k) 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.
- l) 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.
- m) Coadyuvar en la administración y consumo de combustible de acuerdo a las políticas de racionalización de TAR.
- n) Desarrollar y administrar planes de vuelo de contingencia que aseguren la continuidad de la operación.
- o) 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.
- p) Verificar la Programación de los Cursos Recurrentes e iniciales para los Controladores de Vuelo del CCO y la programación de los Viajes de Familiarización o Check de ruta
- q) Participar en el grupo de acción de seguridad operacional para evaluar riesgos asignados a su área de responsabilidad.
- r) 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.

l)



Manual General de Operaciones

CAPÍTULO 06

ORGANIZACIÓN Y RESPONSABILIDADES

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.

6.4.8 Jefatura de Pilotos

Responsabilidades

El Jefe de Pilotos es responsable ante la Dirección de Operaciones de la administración y el funcionamiento de la planta de Pilotos de la Empresa.

Es considerado una posición Management para efectos del SMS en IOSA

Funciones

- a) Colaborar en la elaboración y modificación de procedimientos que tiendan a mejorar el desempeño de las tripulaciones.
- b) Promover la disciplina, asistencia y puntualidad de los pilotos.
- c) Dar seguimiento a irregularidades reportadas por los pilotos o hacia los pilotos.
- d) Apoyar a Control de Tripulaciones en la atención de contingencias de la operación.
- e) Apoyar a las áreas técnicas en la solicitud de reportes.
- f) Incorporar a la línea de vuelo Pilotos que cumplan totalmente con los requisitos de adiestramiento, para las posiciones que requiere TAR
- g) Asegurar que las operaciones sean realizadas de acuerdo con las condiciones y restricciones del AOC
- h) Promover, vigilar y apoyar la observancia y cumplimiento de los objetivos, normas, valores, procedimientos y políticas establecidas en el Código de Ética y Conducta de la empresa.
- i) Proporcionar y/o gestionar que sea proporcionado a los Pilotos información técnica o cualquier otro tipo de información o material que requieran para el adecuado desempeño de sus labores.
- j) En conjunto con la Jefe de Ingeniería de Operaciones representar a la empresa ante autoridades aeronáuticas en los asuntos relacionados con los pilotos y la operación de los vuelos.
- k) Participar en el comité de confiabilidad y comité de seguridad operacional.
- m) Participar en el grupo de acción de seguridad operacional para evaluar riesgos asignados a su área de responsabilidad.

6.4.9 Jefatura de Estándares de Vuelo

Responsabilidades

Es un Piloto Aviador y/o personal nombrado por TAR para administrar las tareas relacionadas con el adiestramiento y capacitación total de los Pilotos Aviadores.

Es considerado una posición No Management para efectos del SMS en IOSA

Funciones

- a) Supervisar el adiestramiento y capacitación de la planta de pilotos, con objeto de garantizar los estándares de calidad en las Operaciones de Vuelo, mediante la aplicación de programas y procedimientos que garanticen una operación segura
- b) Mantener en el personal de Pilotos Aviadores los más altos niveles de calidad, eficiencia y seguridad durante las distintas fases de adiestramiento.
- c) Supervisar la aplicación de los procedimientos estandarizados de operación (SOP) en todas las fases de adiestramiento.
- d) Proveer y coordinar la logística del proceso de adiestramiento de los pilotos de nuevo ingreso, recurrentes o de ascenso a Capitán (PIC)
- e) Supervisar a los Asesores/Asesores-Instructores en todas las evaluaciones que se requieran aplicar a la Planta de Pilotos, de acuerdo a su calificación, ya sea Asesor de Ruta o Asesor-Instructor y en conjunto con la Jefatura de Pilotos la asignación de los mismos de acuerdo a su calificación (simulador o vuelo).
- f) Efectuar, como jefe de adiestramiento, evaluaciones académicas, de simulador o de ruta según se requiera.
- g) Asignar a los Asesores/Asesores-Instructores, a petición del Jefe de Pilotos, para la evaluación en ruta de los Primeros Oficiales candidatos a ascender al puesto de Capitán (PIC) para determinar si se encuentra listo para dicha promoción.
- h) Elaborar el programa anual de Evaluaciones en Ruta (LINE CHECKS) y asignar a los Asesores-Instructores que tengan la acreditación de la AFAC como Examinadores Designados (DE) para que practiquen a la planta de pilotos estas Evaluaciones las cuales deberán efectuarse a intervalos no mayores de un año
- i) Verificará que los Asesores y Asesores-Instructores hagan entrega, en tiempo y forma, de los documentos de capacitación y adiestramiento, hojas de calificación en tierra, hojas de seguimiento y calificación de vuelo, resultados de exámenes y evaluaciones y cualquier otro dato relativo a la capacitación y adiestramiento.
- j) Planear, organizar y gestionar los programas de adiestramiento, tanto los generados internamente, como los proporcionados por proveedores externos, para la optimización de recursos y la aplicabilidad de normas y procesos de TAR
- k) Mantener al día la información técnica requerida para adiestramiento y capacitación.
- l) Coadyuvar a que el resultado del proceso de capacitación y adiestramiento se refleje en los estándares que requiere la operación diaria de TAR.



Manual General de Operaciones

CAPÍTULO 06

ORGANIZACIÓN Y RESPONSABILIDADES

- m) Seleccionar y asignar a nuevos Asesores y Asesores-Instructores en conjunto con la Jefatura de Pilotos, obteniendo el visto bueno de la Dirección de operaciones.
- n) Controlar las actividades de capacitación de los Pilotos Aviadores que fungen como Asesores / Asesores-Instructores cuando desempeñen funciones de adiestramiento.

El Jefe de Estándares de Vuelo mantendrá comunicación con la Departamento de capacitación para la coordinación de simuladores, trámites ante AFAC, control de expedientes, etc.

6.4.10 Gerencia de Sobrecargos y Estándares de Servicio

Responsabilidades

El Gerente de Sobrecargos y Estándares de Servicio es una persona con experiencia de Sobrecargo responsable de la administración y el funcionamiento de los sobrecargos y procesos en la cabina de pasajeros desempeñados por la empresa.

Le reporta directamente al Director de Operaciones.

Funciones

- a) Gestionar los programas de capacitación y las políticas especificadas en los procesos operacionales de sobrecargos y gestionar su modificación cuando así lo requiera para garantizar el óptimo desarrollo de sus labores, vigilando que cubran las reglamentaciones de las autoridades aeronáuticas y necesidades propias de la empresa.
- b) Colaborar en la elaboración y modificación de procedimientos que tiendan a mejorar el desempeño de las tripulaciones de vuelo en los procedimientos de servicio, seguridad y otros relacionados con los sobrecargos.
- c) Gestionar en el Reclutamiento, seleccionar e incorporar a la línea de vuelo Sobrecargos que cumplan totalmente con los requisitos propios de TAR, para las posiciones que se requieran.
- d) Promover, vigilar y apoyar el apego a los procedimientos y acuerdos establecidos en el Reglamento Interior de Trabajo.
- e) Mantener actualizado los dos expedientes individuales de cada Sobrecargo en el que se registren los cursos iniciales, periódicos, ascenso y documentos de vuelo.
 - Licencia vigente
 - Certificado de aptitud psicofísica,
 - CV
 - Registros de Capacitación
- f) Gestionar las políticas y procedimientos relacionados a la imagen y servicios del personal involucrado con la atención al cliente.
- g) Programar la asignación del comisariato, asegurando la calidad y oportunidad en la entrega de los mismos.
- h) Atender a autoridades y proveedores cuando se requiera que implique situaciones de cabina
- i) Desarrollar los procedimientos de cabina de pasajeros de acuerdo con las necesidades que se requiera implantar o modificar, esto serán someterlos a la Dirección de Operaciones.
- j) Colaborar en la elaboración de boletines y actualizaciones del Manual de Sobrecargos.
- k) Representar a la empresa ante Autoridades Aeronáuticas y proveedores de servicios de adiestramiento, en los asuntos relacionados el adiestramiento de las tripulaciones de cabina cuando se le comisione para ello.
- l) Evaluar a los posibles candidatos y programar los cursos necesarios para los Sobrecargos Asesores.

- m) Gestionar con el área de capacitación la programación de la capacitación de la planta de Sobrecargos para que cumplan con las políticas de TAR .
- n) Controlar administrativamente al personal bajo su cargo, donde se verifique el que se cumplan con los lineamientos de las aerolíneas, así como el llevar el control interno de la planta de sobrecargos.
- o) Desempeñar las funciones de Sobrecargo de línea cuando le corresponda o exista la necesidad de incorporarse a la línea y el realizar vuelos.
- p) Evaluará los riesgos que se relacionan con los procedimientos en cabina y colocara las acciones de mitigación.
- q) Es responsable de garantizar que las operaciones de la cabina se lleven a cabo de conformidad con las reglamentaciones y normas aplicables del Operador.

En Materia de Seguridad Operaciones se deberá tomar en cuenta:

- r) Observar la Política de Seguridad Operacional, directrices y procedimientos contenidos en los manuales de TAR.
- s) Cumplir con la legislación y normatividad nacional e internacional y las Políticas y procedimientos de TAR.
- t) Apoyar activamente y participar en el Sistema de Gestión de Seguridad Operacional, según aplique.
- u) Notificar de inmediato a la Dirección de Seguridad Aérea y Aseguramiento de Calidad y/o su jefe inmediato, cualquier peligro, evento, incidente o accidente que afecte la seguridad de las operaciones.
- v) Reportar cuando observe cualquier acto, condición o circunstancia que pudiera afectar la seguridad operacional.

Para la asignación de vuelos para el Gerente de Sobrecargos y Estándares de Servicio, el área de Control de Tripulaciones dará aviso 1 día antes y que al inicio de su jornada de vuelo o al presentarse a realizar actividades administrativas haya tenido 12 horas de descanso antes y después de la asignación de su vuelo.

6.4.11 Jefatura de Control de Tripulaciones

Responsabilidades

El Jefe de Control Tripulaciones es responsable ante la Gerencia de Control Operacional de asegurar el cumplimiento de las políticas de TAR, de la normatividad vigente para la asignación de las tripulaciones manteniendo la seguridad y la calidad de estas.

Funciones

- a) Asegurar que los miembros de la tripulación antes de ser asignado a un servicio estén calificados y aprobados para la asignación de su servicio.
- b) Administrar el programa de asignación de tripulaciones en cumplimiento al marco regulatorio e itinerario.
- c) Controlar que los miembros de la tripulación de vuelo antes de ser asignados no se vean afectados por factores que puedan afectar el rendimiento humano.
- d) Asegurar que se desarrollen las asignaciones de las tripulaciones de manera eficiente y considerando la seguridad de las operaciones.
- e) Participar en el comité de acción de seguridad operacional para la gestión de riesgos relacionados con el área.
- f) Efectuar el cálculo de planta de acuerdo a las proyecciones del Área Comercial y presupuestos de la misma.
- g) Generar roles para las tripulaciones considerando las políticas y/o reglas de TAR, cuidando siempre la seguridad de las operaciones.

Y las demás funciones asignadas por la Gerencia de Control Operacional.

6.4.12 Asignador de Tripulaciones

Responsabilidades

El Asignador de Tripulaciones es responsable ante la Jefatura de Control de Tripulaciones coordinar la correcta aplicación de las políticas de TAR, de la normatividad vigente para la asignación de las tripulaciones manteniendo la seguridad y la calidad de estas.

Funciones

- a) Verificar que las tripulaciones cuenten con las calificaciones y aprobaciones necesarias para el servicio, antes de asignarles un servicio.
- b) Planificar los tiempos de vuelo y servicio para las tripulaciones, así como que cumplan con las normativas vigentes y procedimientos internos de TAR.
- c) Coordinar la logística de las asignaciones de los tripulantes en las pernoctas.
- d) Organizar la información generada por el programa electrónico de control de tripulaciones en uso, a fin de reportar incidencias de los tripulantes en los tiempos establecidos por TAR.
- e) Asegurar la aplicación de los recursos necesarios para las tripulaciones puedan pernoctar en las diferentes estaciones de la red de TAR o fuera de ella.

Y las demás funciones asignadas por la Jefatura de Control de Tripulaciones.

6.4.13 Instructor de Simulador y Asesor de Vuelos

Responsabilidades

El Instructor de Simulador y Asesor de Vuelos es responsable ante el Jefe de Pilotos de Instruir, Asesorar y Evaluar a los Pilotos en el FFS, y avión desde ambos asientos de pilotaje, sobre los procedimientos de operación de la aeronave que garanticen un desempeño seguro y de acuerdo a los estándares establecidos por autoridades y empresa en este manual y en los procedimientos internos de la Dirección de Operaciones.

Es considerado una posición No Management para efectos del SMS en IOSA

Funciones

- a) Cumplir con las Políticas y procedimientos de Vuelo establecidos en el SOP, AOM, AFM, QRH, MGO y en los procedimientos internos de la Dirección de Operaciones.
- b) Impartir a los pilotos del equipo de su asignación la instrucción en tierra, simulador o vuelo.
- c) Impartir a los pilotos del equipo de su asignación el asesoramiento en tierra o vuelo.
- d) Dar aviso oportuno al Jefe de Pilotos de la terminación de cualquier adiestramiento o asesoramiento a su cargo, y de cualquier irregularidad en el proceso del mismo. Así como de emitir los reportes obligatorios del avance de cada uno de los pilotos cuyo adiestramiento esté a su cargo
- e) Actuar con imparcialidad en la apreciación de la capacidad técnica de los pilotos a quienes imparta instrucción o asesoramiento, apegado a los procedimientos de este manual y a los procedimientos internos de la Dirección de Operaciones, y elaborar los registros correspondientes los cuales deberá presentar para su firma inmediatamente al término de su sesión.
- f) Atender dudas operacionales de Pilotos durante la operación cotidiana de vuelos cuando así sea solicitado y coordinado por el Jefe de Pilotos.
- g) Analizar resultados operacionales y proponer las acciones preventivas para mejorar el desempeño operacional de los vuelos por parte de los Pilotos
- h) Recomendar la introducción o la modificación de procedimientos operacionales o de capacitación, que a su criterio se requieran para lograr la máxima seguridad, eficiencia y economía en las operaciones de la empresa.
- i) Elaborar reportes técnicos y de evaluación de pilotos que le sean requeridos, en tiempo y forma. Así como reportar cualquier irregularidad operacional
- j) Formar parte de las comisiones que le sean asignadas por la Dirección de Operaciones.
- k) Desempeñar las funciones de piloto de línea en el equipo de su asignación cuando le corresponda.

6.4.14 Capitán (PIC)

Responsabilidades

El Capitán es responsable de la dirección y la operación de la aeronave, y de mantener el orden y seguridad a bordo, tanto de los tripulantes, como de los pasajeros y equipaje, desde el momento en que la aeronave esta lista para moverse con propósitos de iniciar un vuelo, hasta el momento en el que los motores sean cortados.

Es responsable administrativamente ante la Jefatura de Pilotos.

Es considerado una posición No Management para efectos del SMS en IOSA

Funciones

- a) Mantener el orden y la disciplina a bordo. Por razones de seguridad puede interrumpir el vuelo para desembarcar a cualquier persona, tripulante o pasajero.
- b) Designar temporalmente a cualquier miembro del personal de vuelo para que efectúe tareas distintas a las que le correspondan, por motivos de seguridad o de emergencia y dictará las medidas que considere necesarias para la seguridad de la misma, las personas, carga o correo a bordo.
- c) Cuando no tenga posibilidad de comunicarse con el concesionario, permisionario u operador aéreo y sólo en casos de seguridad o de emergencia, puede efectuar los arreglos necesarios para terminar el viaje y garantizar la seguridad de la propia aeronave, los pasajeros, la carga y la tripulación.
- d) Estar al mando de la aeronave, sin importar quien esté manipulando los controles. El Capitán puede delegar, a su juicio, determinadas responsabilidades, sin embargo, tal delegación no releva al Capitán de sus responsabilidades.
- e) Comprobar o efectuar todos los procedimientos indicados en todos los manuales asociados o especificados en los manuales de la empresa, regulaciones, normas, estándares, etc., tales como verificar que se haya efectuado la revisión visual de prevuelo por el Primer Oficial antes de recibir la aeronave.
- f) Revisar la bitácora junto con el Primer Oficial por reportes de fallas, anomalías y diferidos, y reportar en la misma cualquier falla u observación que pudiera afectar la seguridad del vuelo para ser atendido por mantenimiento lo antes posible.
- g) Determinar si una aeronave se encuentra en condiciones aeronavegable basándose siempre en lo estipulado en los Manuales de la empresa, MEL y CDL, operando la aeronave según lo estipulado en dichos documentos, sin exceder nunca los tiempos establecidos para cada categoría.
- h) Mantener vigente y en orden la documentación requerida por las autoridades, tales como: Licencia, Bitácora y Certificado de Aptitud Psicofísica y cualquier otro documento indicado por la empresa necesario para la operación, procesos asociados, adiestramiento o administración.



Manual General de Operaciones

CAPÍTULO 06

ORGANIZACIÓN Y RESPONSABILIDADES

- i) Verificar que todas las formas requeridas para el inicio de un vuelo, tales como plan de vuelo, peso y balance, etc., sean verificadas, llenadas o firmadas, según sea el caso, antes de encender los motores.
- j) Comprobar que cualquier registro, formato, documento se llene tal como se indica en las guías en los manuales propios o de los organismos o dependencias relacionadas con la operación en tiempo y forma tal como la bitácora. Todas las formas requeridas sean llenadas y firmadas de acuerdo a lo estipulado en los Manuales de la empresa antes de dar por concluida la jornada de vuelo.
- k) Reportar con el Jefe de Pilotos, en forma escrita cualquier situación que pudiese afectar la seguridad del vuelo en tiempo y forma. Los reportes operacionales no podrán exceder de 24 horas posterior al hecho, o de acuerdo a lo que indica la autoridad si se requiere de un plazo menor.

6.4.15 Asesor de Ruta

Responsabilidades

El Asesor de Ruta es responsable ante el Jefe de Pilotos de asesorar y evaluar a los Capitanes (PIC) y copilotos en vuelos asesorados IOE o de Line Check sobre los procedimientos de operación normal de la aeronave que garanticen un desempeño seguro y de acuerdo a los estándares establecidos por autoridades y empresa en este manual y en los procedimientos internos de la Dirección de Operaciones.

Es considerado una posición No Management para efectos del SMS en IOSA

Funciones

- a) Cumplir con las Políticas y procedimientos de Vuelo establecidos en el SOP, AOM, AFM, QRH, MGO y en los procedimientos internos de la Dirección de Operaciones.
- b) Impartir a los a los Capitanes (PIC) y Primeros Oficiales del equipo de su asignación el asesoramiento en vuelos de línea asesorados IOE o Line Checks
- c) Dar aviso oportuno al Jefe de Pilotos de la terminación de cualquier asesoramiento a su cargo, y de cualquier irregularidad en el proceso del mismo. Así como de emitir los reportes obligatorios del avance de cada uno de los Primeros Oficiales y/o Capitanes.
- d) Actuar con imparcialidad en la apreciación de la capacidad técnica de los Primeros Oficiales y/o Capitanes a quienes imparta asesoramiento, apegado a los procedimientos de este manual y a los procedimientos internos de la Dirección de Operaciones y elaborar los registros correspondientes los cuales deberá presentar para su firma inmediatamente al término de los vuelos del día.
- e) Atender dudas operacionales de Primeros Oficiales durante la operación cotidiana de vuelos cuando así sea solicitado y coordinado por el Jefe de Pilotos.
- f) Analizar resultados operacionales y proponer las acciones preventivas para mejorar el desempeño operacional de los vuelos por parte de los Primeros Oficiales
- g) Recomendar la introducción o la modificación de procedimientos operacionales o de capacitación, que a su criterio se requieran para lograr la máxima seguridad, eficiencia y economía en las operaciones de la empresa.
- h) Elaborar reportes técnicos y de evaluación de pilotos que le sean requeridos, en tiempo y forma. Así como reportar cualquier irregularidad operacional
- i) Formar parte de las comisiones que le sean asignadas por la Dirección de Operaciones.

Desempeñar las funciones de piloto de línea en el equipo de su asignación cuando le corresponda.

6.4.16 Primer Oficial (SIC)

Responsabilidades

El Primer Oficial apoya al Capitán en la operación y dirección de la aeronave de acuerdo a lo establecido en los Manuales operacionales de la empresa. El Primer Oficial es el segundo al mando de la aeronave, y en caso que el Capitán quede incapacitado en el transcurso del vuelo, asume todas las responsabilidades del Capitán.

Es considerado una posición No Management para efectos del SMS en IOSA

Funciones

- a) Ayudar al Capitán en la operación, seguridad y eficiencia del vuelo, desde el pre-vuelo hasta la terminación del mismo.
- b) Ayudar a mantener una excelente coordinación con los demás miembros de la Tripulación, así como mantener la disciplina dentro de la cabina.
- c) Mantener vigente y en orden la documentación requerida por las autoridades, tales como: Licencia, Bitácora y Certificado de Aptitud Psicofísica y cualquier otro documento indicado por la empresa necesario para la operación, procesos asociados, adiestramiento o administración.
- d) Verificar que todas las formas requeridas para el inicio de un vuelo, tales como plan de vuelo, peso y balance, etc., sean verificadas, llenadas o firmadas, según sea el caso, antes de encender los motores.
- e) Comprobar que cualquier registro, formato, documento se llene tal como se indica en las guías en los manuales propios o de los organismos o dependencias relacionadas con la operación en tiempo y forma tal como la bitácora. Todas las formas requeridas sean llenadas y firmadas de acuerdo a lo estipulado en los Manuales de la empresa antes de dar por concluida la jornada de vuelo.
- f) Reportar con el Jefe de Pilotos, en forma escrita cualquier situación que pudiese afectar la seguridad del vuelo en tiempo y forma. Los reportes operacionales no podrán exceder de 24 horas posterior al hecho, o de acuerdo a lo que indica la autoridad si se requiere de un plazo menor.
- g) Efectuar la revisión visual de pre-vuelo ("walk-around") de acuerdo a la lista de verificación correspondiente y asegurarse de asentar en la bitácora de mantenimiento, en coordinación con el Capitán de la(s) irregularidades encontradas, así como dar aviso al personal de Mantenimiento, así como todas las especificadas en los manuales de la empresa para pilotos o primeros oficiales.
- h) Asegurarse que se llevan las cartas de navegación necesarias para efectuar el vuelo.



Manual General de Operaciones

CAPÍTULO 06

ORGANIZACIÓN Y RESPONSABILIDADES

- i) Revisar la bitácora de operaciones y mantenimiento junto con el Capitán por reportes de fallas, anomalías y diferidos.
- j) Cualquier situación difícil o de emergencia deberá ser notificada al Capitán de inmediato. Si el Capitán se encontrara fuera de la cabina, el Primer Oficial deberá tomar las decisiones pertinentes
- k) En el transcurso de una jornada de vuelo el Primer Oficial depende directamente del Capitán de la aeronave. Fuera de la jornada de vuelo el Primer Oficial depende directamente del Jefe de Pilotos.

6.4.17 Sobrecargo Asesor

Responsabilidades

El Asesor de Sobrecargos es una persona con Licencia de Sobrecargos y experiencia en el equipo responsable de la verificar los aspectos técnicos y de seguridad y las establecidas por la Gerencia de Sobrecargos y Estándares de Servicio.

Le reporta directamente al Gerente de Sobrecargos y Estándares de Servicio.

Funciones

- a) El Sobrecargo Asesor deberá apegarse a las políticas y procedimientos de TAR establecidos en el Manual de Sobrecargos.
- b) El sobrecargo asesor en vuelos de familiarización, será responsable de los sobrecargos de nuevo ingreso.
- c) El Sobrecargo Asesor en vuelos de habilitación será responsable de los Sobrecargos de nuevo ingreso habilitando y determinará en que tramo dejará como responsable al Sobrecargo habilitando, dependiendo del desempeño de su función, como responsable del vuelo (deberá avisar a la Gerencia de Sobrecargos y Estándares de Servicio si el Sobrecargo habilitando requiere más vuelos de habilitación).
- d) El sobrecargo asesor en vuelos de asesoramiento verificará que el sobrecargo asesorado cumpla con los procedimientos establecidos en el manual de sobrecargos, así como, las observaciones hechas en los vuelos de habilitación, En el último vuelo de asesorado, el sobrecargo está asignado como responsable del vuelo con la supervisión del sobrecargo asesor.
- e) El asesor dara aviso oportuno a la Gerencia de Sobrecargos y Estándares de Servicio de la terminación de cualquier asesoramiento a su cargo, y de cualquier irregularidad en el proceso del mismo, vía correo electrónico.
- f) Verificara que los manuales de los Sobrecargos se encuentren actualizados cuando sea comisionada como asesor.
- g) Efectuar un reporte de los Sobrecargos que no cumplan con los estándares de imagen, uso de uniforme, puntualidad y demás disposiciones de la empresa.
- h) En FAMILIARIZACION HABILITACION y ASESORAMIENTO INICIAL en el EMB-145, el Sobrecargo ASESOR será la responsable de los sobrecargos de nuevo ingreso.
- i) Recomendar a la Gerencia de Sobrecargos y Estándares de Servicio la introducción o la modificación de procedimientos operacionales o de capacitación, que a su criterio se requiera para lograr la máxima seguridad, eficiencia y economía en las operaciones de la empresa.

En Materia de Seguridad Operaciones se deberá tomar en cuenta: (REF. MSO 3.3.9).

- a) Leer y comprender la Política de Seguridad, así como, lo descrito en procedimientos y manuales de TAR.
- b) Cumplir con la legislación y normatividad nacional e internacional y las Políticas y procedimientos de TAR .
- c) identificar peligros para la seguridad de las operaciones.
- d) Notificar de inmediato a la Dirección de Seguridad Aérea y Aseguramiento de Calidad y/o su jefe inmediato, cualquier peligro, evento, incidente o accidente que afecte la seguridad de las operaciones.

Cuando el Sobrecargo asesor no esté en fusión de instrucción (familiarización, habilitación y asesoramiento), verificará lo siguiente:

- El sobrecargo asesor verificara en vuelo todo lo relacionado al vuelo desde que abordan al avión.
- EL sobrecargo asesor, verificará en tierra que los sobrecargos cumplan con las políticas establecidas en el Manual de Sobrecargos

6.4.18 Sobrecargo

El Sobrecargos es una persona con Licencia de Sobrecargos responsable ante el Capitán al mando de asegurarse que las disposiciones en materia de seguridad, emergencia y servicio al cliente, sean cumplidas en la cabina de pasajeros durante la operación de vuelo.

Le reporta directamente al Gerencia de Sobrecargos y Estándares de Servicio

Llevar documentos licencia, examen médico vigente, manual actualizado, credencial de la empresa y si uso anteojos un par adicional, uniforme completo (ref. prontuario), y herramientas de trabajo.

FUNCIONES

- a) Ayudar a mantener una excelente coordinación con los demás miembros de la Tripulación, así como mantener la disciplina dentro de la cabina.
- b) Efectuar la revisión de la cabina de pasajeros al recibir la aeronave para el vuelo.
- c) Llenar y firmar las formas requeridas antes de dar por concluida la jornada de vuelo.
- d) Conocer el uso del Manual de Sobrecargos
- e) Conocer, entender, ubicar y dominar el equipo EMB145 y técnicas de servicio (Prontuario), las medidas de seguridad de la aeronave.
- f) Verificar y Asegurarse que los pasajeros cumplan con las medidas de seguridad durante el despegue y aterrizaje y siempre que este encendido el letrero de ABROCHE SU CINTURON, así como, los respaldos en posición vertical y las mesas de servicio aseguradas, persianas de las ventanas arriba y verificar y asegurarse el apego a las restricciones del uso del celular.
- g) Cumplir con las medidas de seguridad y reportar al Capitán las anomalías detectadas. En caso de emergencia ejecutar las acciones establecidas en el Manual de Sobrecargos y las ordenadas por el Capitán de la aeronave. Cualquier situación difícil o de emergencia deberá ser notificada al Capitán de inmediato.
- h) Recomendar a la Gerencia de Sobrecargos y Estándares de Servicio la introducción o la modificación de procedimientos operacionales o de capacitación, que a su criterio se requieran para lograr la máxima seguridad, eficiencia y economía en las operaciones de la empresa.

En Materia de Seguridad Operaciones se deberá tomar en cuenta: (REF. MSO 3.3.9).

- a) Leer y comprender la Política de Seguridad, así como, lo descrito en procedimientos y manuales de TAR .
- b) Cumplir con la legislación y normatividad nacional e internacional y las Políticas y procedimientos de TAR .
- c) Identificar peligros para la seguridad de las operaciones.
- d) Notificar de inmediato a la Dirección de Seguridad Aérea y Aseguramiento de Calidad y/o su jefe inmediato, cualquier peligro, evento, incidente o accidente que afecte la seguridad de las operaciones.

NOTA: En caso que por parte de la Gerencia de Sobrecargos y Estándares de Servicio se le asigne alguna comisión esta deberá de dar cumplimiento

Para referencia rápida de las actividades a seguir referir al PRONTUARIO INTERNO.

6.4.19 Representante de Estación

Responsabilidades

El Representante de Estación es una persona dentro de la plantilla de TAR que puede tener el puesto de Anfitrión o ROT, y que además de sus responsabilidades inherentes a dicha posición, es responsable ante el Gerente Corporativo de Aeropuertos de la operación terrestre y del control de los recursos humanos y materiales de un aeropuerto determinado, por lo que se le asignan adicionalmente las siguientes funciones:

Funciones

- a. Controlar administrativamente al personal adscrito a la estación, y efectuar la planeación de los recursos humanos y materiales.
- b. Representar a TAR ante los Administradores de Aeropuertos, Autoridades Aeronáuticas, y proveedores de servicios en todo lo relacionado a cuestiones técnicas y administrativas de la operación, así como negociar y fomentar buenas relaciones con ellos.
- c. Hacer disponible al personal adscrito a la estación de todo el material e información técnica necesaria para el cumplimiento de sus responsabilidades, así como mantener actualizada la información con su última revisión.
- d. Informar al Gerente corporativo de Aeropuertos de todo lo relativo a la ejecución de las operaciones, así como de las irregularidades que se presenten en las mismas.
- e. Vigilar el cumplimiento de proveedores de servicio en cuanto a políticas, normas y procedimientos de TAR, y normatividad aplicable.
- f. Supervisar las actividades, estándares y procedimientos relacionados a:
 - a. Imagen, servicio y atención al cliente.
 - b. Mostradores.
 - c. Equipaje.
 - d. Salas de abordar.
 - e. Seguridad (a través del Comité Local de Seguridad Aeroportuaria).
- g. Participar en el Comité Local de Operación y Horarios
- h. Reportar cualquier acto inseguro operacional y ocupacional
- i. Contar con la parte proporcional del Programa Local de Seguridad Aeroportuaria de su estación y hacerlo del conocimiento del personal a su cargo.
- j. Verificar y supervisar la asistencia, puntualidad y el desempeño correcto de todas las labores a realizar por el personal durante los vuelos asignados y reportar las irregularidades que se presenten dentro del área de trabajo.
- k. Supervisar que se lleve a cabo el mantenimiento correspondiente al equipo de apoyo terrestre ya sea preventivo o correctivo.
- l. Asegurar que se cumpla el procedimiento de FOD en plataforma.
- m. Notificar a la Gerencia Corporativo de Aeropuertos los cambios, modificaciones, o trabajos temporales a la infraestructura aeroportuaria en general.
- n. Mantener comunicación constante con el CCO.
- o. Asegurar la cobertura de todas las posiciones necesarias para las operaciones.
- p. Vigilar que los proveedores de servicio cumplan con las normas, políticas, procedimientos y calidad establecidos por TAR.
- q. Asegurar que todo el personal tenga acceso y conozca el contenido de los manuales que aplique para cada posición.
- r. Coordinar la asignación de roles de trabajo.

- s. Vigilar el buen uso del equipo de oficina y de apoyo terrestre.
- t. Asegurar la disponibilidad de la papelería que se requiere para las operaciones.
- u. Llevar el control administrativo de las cargas de combustible a las aeronaves y al equipo de apoyo terrestre.
- v. Estar pendiente de las demoras de llegada y salida y asegurarse de la correcta codificación de las mismas.
- w. Mantener informado a su equipo de trabajo sobre el itinerario y demoras de las operaciones de su estación.
- x. Coordinar la ejecución mensual de las pruebas de calidad de combustible.
- y. Coordinar la correcta protección y seguimiento de los pasajeros afectados, así como a las irregularidades de equipajes.
- z. Reportar los objetos olvidados dando cumplimiento al procedimiento interno correspondiente.
- aa. Supervisar y asegurar el cierre de cada vuelo en el sistema de reservaciones.
- bb. Al final de todas las operaciones, asegurar que se hayan cerrado todos los vuelos del día dentro del sistema de reservaciones.
- cc. Notificar al CCO el fin de actividades de cada día por parte del personal de la estación.

NOTA. Este personal puede ser propio (TAR) o un prestador de Servicios.

6.4.20 Anfitriones

Responsabilidades

Los Anfitriones son responsables ante el Gerente Corporativo de Aeropuertos de proporcionar con excelencia el servicio a los pasajeros.

Funciones

- a. Cumplir y verificar las políticas y procedimientos de Servicio a los pasajeros establecidos en los Manuales Operacionales de la Empresa.
- b. Conocer el contenido de los manuales, así como de las actualizaciones que se le hagan al mismo.
- c. Supervisar, controlar, guiar y dar soporte a los otros Anfitriones.
- d. Asegurarse de las óptimas condiciones de las instalaciones, notificando al Representante de Estación de cualquier irregularidad.
- e. Realizar el procedimiento de documentación de clientes y equipajes en las diferentes estaciones donde TAR opere.
- f. Atender con cordialidad a los pasajeros que presenten una queja y dar seguimiento y/o proporcionar una solución, así como proporcionar atención especial y personal a los Pasajeros Star Club.
- g. Estar al pendiente de las demoras de llegada y salida, así como mantener informado al pasajero y revisar las afectaciones para su protección, basándose en la política de protecciones autorizadas.
- h. Reportar y dar seguimiento a las irregularidades de equipajes y mantener la comunicación con el área de atención a clientes y estaciones que intervinieron en la ruta del cliente.
- i. Reportar los objetos olvidados al personal de Atención a Clientes, resguardándolos para mejor control y conocimiento.
- j. Atender las quejas y reclamaciones presentadas por los pasajeros y el público en general por cualquier concepto.
- k. Al cierre de la documentación proporcionar cierre de vuelo a ROT asignado proporcionando desglose de clientes por cabina y género.
- l. Verificar la recepción oportuna de los mensajes operacionales y de toda la información necesaria para la elaboración de la documentación, recepción y abordaje de los vuelos.
- m. Coordinarse con el oficial de operaciones y la sobrecarga sobre pasajeros en tránsito y abordaje de pasajeros.
- n. Presentarse con anticipación en SUE para realizar voceos de pre abordaje y abordaje, considerando para vuelos nacionales 30 minutos antes del ETD y para vuelos internacionales 50 minutos antes del ETD.
- o. Dar prioridad de abordaje a clientes Star Club y clientes que requieran alguna asistencia especial.
- p. Es responsable del abordaje correcto de clientes en sus respectivos vuelos.
- q. Verificar una vez abordados, la cantidad total de pasajeros y en caso de clientes no presentados solicitar la búsqueda y descarga del equipaje. Cuadrar con sobrecargo entregando lista de clientes y subrayando a los clientes Star Club.
- r. Realizar el proceso de abordaje y cierre de vuelo en sistema de documentación Radixx o DCS diariamente al término de las operaciones.



Manual General de Operaciones

CAPÍTULO 06

ORGANIZACIÓN Y RESPONSABILIDADES

- s. Notificar a las autoridades migratorias de salidas y llegadas de vuelos y asegurarse de que los pasajeros pasen a la revisión correspondiente.
- t. Asistir y aprobar los cursos de capacitación proporcionados por la Empresa.
- u. Elaboración de reportes varios requeridos por la empresa, grupo aeroportuario o autoridades respectivas.
- v. Portar su identificación visible y portar uniforme descrito en el manual de imagen Anfitriones.

NOTA: En las estaciones donde el servicio es proporcionado por un proveedor, el Anfitrión de dicho proveedor deberá cumplir con estas funciones y responsabilidades

6.4.21 Representante de Operaciones en Tierra (ROT's)**Responsabilidades**

Los Representantes de Operaciones en Tierra son responsables ante el Representante de Estación de atender la operación terrestre de los vuelos y de la seguridad de la aeronave, los pasajeros y su equipaje, desde que ésta es estacionada con sus motores cortados hasta iniciar su movimiento por propio impulso. Lo anterior incluye el periodo de pernocta.

Es considerado una posición No Management para efectos del SMS en IOSA

Funciones

- a) Cumplir y verificar el cumplimiento de las políticas y procedimientos de Despacho y de Operaciones terrestres establecidos en los Manuales Operacionales de la Empresa.
- b) Entregar al piloto al mando de la aeronave la información emitida y firmada electrónicamente por la oficina de despacho de vuelos y control operacional centralizado (CCO)
- c) Confirmar que la carga de paga a transportar este acorde a lo indicado en la documentación, de conformidad a la información autorizada por parte de la oficina de despacho de vuelos y control operacional centralizado (CCO).
- d) Supervisar que la aeronave sea cargada conforme a los procedimientos previamente autorizados por la autoridad aeronáutica.
- e) Notificar al Oficial de Operaciones asignado al vuelo que se encuentra en la oficina de despacho de vuelos y control operacional centralizado (CCO), cualquier anomalía o eventualidad que afecte la operación.
- f) Solicitar los cambios de última hora, en caso de existir a la oficina de despacho de vuelos y control operacional centralizado (CCO) para la emisión de un nuevo documento de despacho, previamente firmado electrónicamente.
- g) Cumplir con las políticas y procedimientos adecuados establecidos dentro del Manual de Despacho / Manual General de Operaciones y que permita a dicho personal realizar las actividades que el titular de la oficina de despacho de vuelos y control operacional centralizado (CCO) considere necesarias
- h) Coordinar a todos los involucrados en la operación tales como: Servicio al Cliente, Mantenimiento, Comisariato, Combustibles, Carga y Operaciones.
- i) Si se trata del primer vuelo del día de una aeronave, recabar las firmas del personal de vuelo, y mantenimiento en el formato de inspección de seguridad de la aeronave.

- j) Recurrir al Representante de Estación en casos procedentes, para resolver problemas técnicos o administrativos, reportando por escrito todas las irregularidades que se presenten.
- k) . Supervisar que el personal durante su turno de trabajo cumpla con lo establecido en el Reglamento Interior de Trabajo y Reglamento del aeropuerto, reportando al Representante de Estación de las irregularidades que se presenten.
- l) Vigilar que las calles de rodaje, plataforma y pistas se encuentren libres de obstáculos y objetos extraños que puedan dañar a los aviones o al equipo automotriz y de apoyo terrestre propiedad de la empresa.
- m) Verificar que los documentos operacionales para el vuelo se encuentren a bordo oportunamente.
- n) Llevar a cabo la coordinación de todos los servicios necesarios para hacer la cobertura de un aeropuerto alterno.
- o) Reportar al Representante de Estación y CCO cualquier irregularidad o actividad inusual o sospechosa.
- p) Supervisar que se lleve a cabo el acercamiento del equipo manual y motorizado, con las máximas precauciones para evitar daños a la estructura del avión.
- q) Asegurar que los datos de pasajeros, equipaje, carga y combustible a bordo estén de acuerdo con el manifiesto de peso y balance centralizado que reciben de CCO.
- r) Recopilar, transmitir y recibir todos los mensajes relacionados con los servicios prestados.
- s) Comprobar la preparación de los documentos relacionados con el vuelo.
- t) Realizar el envío de los mensajes operacionales máximo 15 minutos después de la salida del vuelo.
- u) Detectar y analizar cualquier problema operacional que afecte o que se anticipe, pueda afectar el cumplimiento de los itinerarios publicados por la aerolínea.
- v) Verificar que, en la carga de combustible el marcador inicial se encuentre en CEROS y estará presente en dicha recarga al inicio y termino de la misma coordinándose con el personal de combustibles para tal efecto.
- w) Coordinar con el Representante de Estación para que se lleven a cabo periódicamente y cuando se requieran los recorridos por las instalaciones aeroportuarias, reportando cualquier actividad irregular que sea detectada.
- x) En caso de identificar alguna anomalía o situación de riesgo deberá reportarla inmediatamente al CCO

6.4.22 Oficial de Operaciones (del Centro de Control Operacional)

Responsabilidades

El Oficial de operaciones del (CCO) es responsable ante la Jefatura de Despacho y Control de Vuelos de la planeación, despacho y seguimiento de los vuelos de TAR, así como actuar como coordinador de las instrucciones Operacionales.

Es considerado una posición No Management para efectos del SMS en IOSA

Funciones

- a) Auxiliar al Comandante o Piloto al mando de la Aeronave en la elaboración del plan de vuelo y del plan operacional de vuelo. 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) Revisar los NOTAM's e INTAM's de los aeropuertos de origen, ruta, destino y alternos.
- e) 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.
- f) 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.
- g) Monitorea el desarrollo de las operaciones de vuelo de TAR, para identificar los cambios o posibles interrupciones a la operación.
- h) Monitorear las frecuencias de los Servicios de Control de Tránsito Aéreo
- i) Operar la frecuencia de Radio VHF de la Empresa utilizando la fraseología aeronáutica adecuada.
- j) Emitir la Información de asignación de equipos de vuelo y de tripulaciones diaria, para las operaciones de TAR, previa coordinación con las aéreas respectivas.
- a) Notificar al Jefatura de Despacho y Control de Vuelos sobre el desarrollo de las operaciones de vuelo de TAR.

- b) 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.
- c) Dar seguimiento a las instrucciones Operacionales emitidas para la recuperación del itinerario en caso de interrupciones y/o afectaciones a la operación.
- d) Mantener comunicación constante con los vuelos y las estaciones del sistema, ejerciendo el control operacional en TAR, considerando en primer término la seguridad, siguiendo los procedimientos aplicables de seguridad (safety / security) descritos en el MSO y MSPAI.
- e) 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.)
- f) Comunicar vía electrónica el progreso de las operaciones a las diferentes áreas Operativas y administrativas representativas de TAR que determine la Dirección de Operaciones.
- g) 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.
- h) 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 facilidades, etc.)
- i) Entregar el Plan de Vuelo Operacional a los organismos de Tránsito Aéreo nacionales e internacionales, y entregar al Oficial de Operaciones los documentos oficiales del vuelo con el apoyo del Representante de Estación.
- j) Informar a las estaciones de las afectaciones al itinerario y dar seguimiento a los reportes de las estaciones.
- k) Verificar la recepción oportuna de los mensajes operacionales y de toda la información necesaria para el despacho de un vuelo.
- l) Proporcionar asistencia técnica/operacional a las tripulaciones tanto en tierra como en vuelo y mantener coordinación constante con los Representantes de Estación y los organismos relacionados con las operaciones (Alternos, Extensiones de Servicio con Anticipación, Cambios de equipo, Cambio de Tripulaciones, etc.).
- m) Llevar a cabo la coordinación de todos los servicios necesarios para hacer la cobertura de un aeropuerto alternativo en caso de desviación.
- n) Mantenerse actualizado de cualquier cambio en procedimientos o procesos



Manual General de Operaciones

CAPÍTULO 06

ORGANIZACIÓN Y RESPONSABILIDADES

- o) En caso de emergencia activar las fases de Alerta Verde, Ámbar o Roja de acuerdo a los procesos del Manual de Despacho
- p) En caso de emergencia comunicar al Capitán la información relativa a seguridad operacional que pueda necesitarse para la realización segura del vuelo, comprendida aquella relacionada con las enmiendas del Plan de Vuelo que se requieran en el curso del mismo.
- q) Realizar los viajes de Familiarización o Check de ruta que le sean programados por el Jefe de CCO para dar cumplimiento a la Normatividad.
- r) Permanecer en su puesto de trabajo hasta que las operaciones terminen o sea debidamente relevado por otro Controlador asignado por la Jefatura.
- s) Realizar las funciones aquí descritas en el área que para este fin (CCO) tiene designada en la Ciudad de Querétaro o en caso de contingencia donde se establezca el Centro Alterno de Control Operacional, manteniendo comunicación directa y continua vía electrónica y telefónica con las estaciones y áreas involucradas en la Operación.

6.5 Autoridad, funciones y responsabilidades del piloto al mando.

Adicionalmente a lo establecido en lo descrito en el puesto de Capitán de esta sección deberá observar todo lo indicado en la Ley de Aviación Civil y su reglamento, así como lo indicado en los demás reglamentos aplicables, así como las normas que emita la autoridad.

Ver MGO Capitulo de Tripulaciones y Control y Supervisión lo anterior no es limitativo. Aplican todas aquellas funciones y responsabilidades contenidas en el AOM, SOPM, QRH, MEL, las indicadas en las regulaciones nacionales e internacionales.

6.6 Funciones y responsabilidades de los miembros de la tripulación, diferente del piloto al mando.

Adicionalmente a lo establecido en el inciso (C) de esta sección para los Primeros Oficiales, Sobrecargos y demás personal deberá observar todo lo indicado en la Ley de Aviación Civil y su reglamento, así como lo indicado en los demás reglamentos aplicables, así como las normas que emita la autoridad.

Ver MGO Capitulo de Tripulaciones y Control y Supervisión lo anterior no es limitativo. Aplican todas aquellas funciones y responsabilidades contenidas en el AOM, SOPM, QRH, MEL, las indicadas en las regulaciones nacionales e internacionales.

6.7 Declaración sobre las funciones y responsabilidades de los miembros de tripulación, diferentes del piloto al mando.

Adicionalmente a lo establecido en lo descrito para los Primeros Oficiales, Sobrecargos y demás personal deberán observar todo lo indicado en la Ley de Aviación Civil y su reglamento, así como lo indicado en los demás reglamentos aplicables y las normas que emita la autoridad.

A falta del Capitán durante la operación en tierra o vuelo en un servicio, si no recibió una instrucción aplicable a la situación el Primer Oficial asume la función de piloto al mando y la responsabilidad.

A falta del Capitán y Primer Oficial durante la operación en tierra o vuelo en un servicio, si no recibió una instrucción aplicable a la situación, el Sobrecargo deberá tomar las acciones pertinentes para mantener la seguridad aplicando los procedimientos aplicables de los manuales y la reglamentación.



Manual General de Operaciones

CAPÍTULO 07

INFORMACION OPERACIONAL
DE LAS AERONAVES

CAPÍTULO 7

Información Operacional de las Aeronaves.

Junio 2025

Reedición 2

7 Página-1

Link Conexión Aérea S.A. de C.V.



Manual General de Operaciones

CAPÍTULO 07

INFORMACION OPERACIONAL
DE LAS AERONAVES

PAGINA DEJADA INTENCIONALMENTE EN BLANCO

Junio 2025

Reedición 2

7 Página-2

Link Conexión Aérea S.A. de C.V.

CONTENIDO

CONTENIDO	3
7.1 Información general de las aeronaves EMBRAER 145	5
7.1.1 Características.	5
7.1.2 Generalidades de los equipos de vuelo de TAR	6
7.1.3 Certificado de Aeronavegabilidad	6
7.1.4 Limitaciones del Fabricante y su grado de concordancia entre documentos e indicaciones en los aviones.	6
7.1.5 Renta húmeda, seca o intercambio de aeronaves	7
7.1.6 Arrendamiento seco de aeronaves con registro extranjero.....	7
7.1.7 Intercambio de aeronaves.....	7
7.1.8 Arrendamiento húmedo de aeronaves.	7
7.1.9 Descripción básica general Embraer 145 de la flota TAR.....	8
7.1.10 Dimensiones y vistas (lateral, en plata y frontal) de la aeronave ERJ145	9
7.2 Procedimientos normales y tareas asignadas a la tripulación, listas de verificación, sistema para el uso de estas listas y la declaración cubriendo los procedimientos de coordinación necesarios entre la tripulación de vuelo y la tripulación de cabina.	10
7.3 Procedimientos anormales y de emergencia, obligaciones asignadas a la tripulación, listas de verificación y declaración, procedimientos de coordinación necesarios entre la tripulación de vuelo y la tripulación de cabina	11
7.3.1 Aviso de bomba.....	15
7.3.1.1 En caso de amenaza de bomba cuando el avión está en tierra	15
7.3.1.2 Acciones recomendadas para la tripulación en vuelo	15
7.3.1.3 Características de las bombas	16
7.3.1.4 Consideraciones importantes ante una amenaza de bomba	16
7.3.1.5 Medidas en vuelo cuando la tripulación descubra un artefacto sospechoso a bordo	17
7.3.1.6 Procedimientos adicionales recomendados para los Sobrecargos	18
7.3.1.7 Lugar mínimo de riesgo para bombas para el Embraer 145 dentro de la tercera sombrerera, de adelante hacia atrás filas b y c	18
7.4 Datos de rendimiento	19
7.4.1 Limitantes de componentes de viento cruzado	20
7.4.2 Mínimos de separación por turbulencia de estela.....	20
7.5 Planeación de vuelo.....	22
7.6 Datos e instrucciones para el cálculo del peso y balance	23
7.6.1 Pesos Básicos de Operación y unidades índices de la Flota Embraer EMB-145 en vuelo operación para la configuración LINEA A	23



Manual General de Operaciones

CAPÍTULO 07

INFORMACION OPERACIONAL DE LAS AERONAVES

7.6.2 Tipo de combustible	24
7.7 Procedimientos y provisiones para carga y aseguramiento de la carga en la aeronave	25
7.8 Lista de partes faltantes CDL.....	26
7.9 Lista de equipo mínimo (MEL) para las variantes de E145, los equipos instalados en la flota de TAR y las áreas de operación.....	27
7.10 Equipo de emergencia y supervivencia, incluyendo oxígeno.	28
7.10.1 Procedimiento para integrar equipo adicional de supervivencia en operaciones especiales.....	28
7.11 Procedimientos de evacuación de emergencia.	29
7.11.1 Instructivo de seguridad para pasajeros	29
7.12 Descripción de los sistemas de la aeronave, controles e indicaciones relacionadas e instrucciones operacionales.....	32
7.13 Declaración donde TAR indica que el E145 no puede efectuar descarga de combustible en vuelo.	32

7.1 Información general de las aeronaves EMBRAER 145

7.1.1 Características.

Con objetivo de no duplicar información en el MGO y aunado al hecho que el personal de operaciones de acuerdo al MGO Generalidades cuenta con acceso a las publicaciones de los manuales complementarios del MGO que se indican en la misma sección, este inciso de refiere a los siguientes manuales de TAR:

Manual de Sobrecargos, Manual de Despacho, SOPM (Standard Operation Procedures Manual), AOM y QRH

Para los siguientes temas:

Dimensiones de la aeronave.	AOM VOL-2, 2-01-00 (Pág. 4) MD 2.1.2 MS 5.1.2
Limitaciones operacionales aplicables. (AOM)	AOM VOL-1, 1-01-10
Estado de certificación.	AFM
Configuración de la distribución de pasajeros, carga y dibujos esquemáticos.	AOM VOL-1, 2-01-00 (Pág 8), 2-01-15 (Pág 01) MD CAP. 2, SEC 2.1.3
Tipos de operación aprobadas IFR/VFR, CAT II	SOPM 3-35-01(Pág. 7) AOM VOL-1, 1-01-01 (Pág. 1) MD 2.1.4
Vuelos en condiciones conocidas de formación de hielo (AOM VOL 1)	AOM VOL-1, 1-02-79 (Págs. 1 a 20) MD CAP. 2.26
Peso y balance.	AOM VOL-1, SECTION 1-06 MD CAP. 2, SEC 2.2
Limitaciones de velocidad.	AOM VOL-1, 1-01-10 (Pags 3 a 7) MD CAP. 2, SEC 2.1.16
Envoltentes de vuelo.	AOM VOL-1, 1-01-10, (Pag. 1) QRH (PD-1 a PD-20)
Límites de viento, incluyendo operaciones en pistas contaminadas.	QRH (PD-12 a PD-20) AOM VOL-1, 1-04-30 (Pags 1 a 18) MD CAP. 2, SEC 2.1.7
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).	QRH (PD-12 a PD-20) AOM VOL-1, 1-04-30 (Pags. 1 a 18) MD CAP. 2, SEC 2.1.10, 2.1.7, 2.1.8 MAP (PHB) CAP 1, 2 y 4

7.1.2 Generalidades de los equipos de vuelo de TAR

La información general de esta aeronave, incluyendo la localización del equipo de emergencia y los procedimientos de emergencia, requerida por la NOM-002-SCT3-2012, se encuentra descrita en el Manual de Vuelo Embraer EMB-145 (AFM), en el Airplane Operations Manual Embraer EMB-145 (AOM) y en el Manual de Sobrecargos. Dichos manuales son complementarios del MGO. A continuación, se describen las especificaciones básicas de esta aeronave.

7.1.3 Certificado de Aeronavegabilidad

TAR no podrá operar una aeronave en transporte aéreo comercial, a menos que ésta cuente con su correspondiente certificado de aeronavegabilidad vigente, se encuentre en una condición aeronavegable, y cumpla con los requerimientos de aeronavegabilidad aplicables para operaciones de transporte aéreo comercial, incluyendo aquellas relacionadas a la identificación de la aeronave y equipo a bordo, de conformidad con las normas oficiales mexicanas correspondientes.

7.1.4 Limitaciones del Fabricante y su grado de concordancia entre documentos e indicaciones en los aviones.

El avión debe ser operado de acuerdo con las limitaciones presentadas en las secciones del AFM, AOM y QRH. Estas limitaciones se aplican también a las operaciones en acuerdo con un suplemento aprobado o apéndice del AFM, salvo lo dispuesto por dicho suplemento o apéndice.

La información contenida en esta sección se deriva del AFM.

Los miembros de la tripulación de vuelo deben saber todas las limitaciones de memoria (excepto tablas y gráficos).

Algunos elementos se presentan e identifican en un panel/leyenda o anunciada por algún tipo de alarma/advertencia.

En el caso de que una limitación en este manual no está de acuerdo con el AFM la limitación del AFM debe prevalecer.

En el caso de que un cartel o un instrumento indicación de algún sistema no está de acuerdo con las limitaciones que aparecen en este manual, la limitación más restrictiva debe prevalecer.

7.1.5 Renta húmeda, seca o intercambio de aeronaves

TAR solo podrá utilizar el tipo específico de aeronave, en operaciones de transporte aéreo comercial para la certificación de tipo y aceptado por la Autoridad Aeronáutica conforme a la a lo documentado en el AOC por la propia Autoridad, listando ese tipo de aeronave.

TAR no podrá operar aeronaves adicionales o reemplazar una aeronave de un tipo para la cual se encuentre autorizada, a menos que cada aeronave haya completado un proceso de evaluación para la inclusión en la flota del titular del AOC.

7.1.6 Arrendamiento seco de aeronaves con registro extranjero.

El arrendamiento seco de aeronaves con registro extranjero, deberá llevarse a cabo conforme se indique en la Norma Oficial Mexicana correspondiente y demás disposiciones aplicables.

7.1.7 Intercambio de aeronaves.

Por el momento TAR no tiene autorizado el intercambio de aeronaves.

7.1.8 Arrendamiento húmedo de aeronaves.

TAR se apegará a lo que se indique por la autoridad aeronáutica respecto al arrendamiento húmedo de aeronaves y demás disposiciones aplicables.

7.1.9 Descripción básica general Embraer 145 de la flota TAR

Modelo EMB-145	CERTIFICACIÓN FAA
Fabricante	EMBRAER (Empresa Brasileira de Aeronáutica S.A.)
Certificado Tipo FAA	T000111AT.
Designador de Tipo OACI	E145
Pasajeros/ Tripulantes	50 Pasajeros, 2 Pilotos, 1 Observador, 1 Sobrecargo
Motores/ Empuje Máximo	(2) ROLLS ROYCE AE 3007-A1 y AE 3007-A1 P

NOTA: Para todos los vuelos que realice TAR, será obligatorio que viaje abordo un sobrecargo, independientemente que sea un vuelo de pasajeros, no comercial (traslado, concentración, ferry o revisión por mantenimiento) donde viaje personal de la empresa (ingenieros, directivos, mecánicos, etc). Esto con el fin de asegurar la disponibilidad, accesibilidad y serviceabilidad de los sistemas y el equipo de emergencia de la cabina de pasajeros; así como asegurar que se haya realizado el briefing respecto a la locación y uso de equipo de seguridad tales como uso de los cinturones durante las fases de taxeo, despegue y aterrizaje, durante una situación de turbulencia y de emergencia; salidas de emergencia, chalecos de supervivencia, mascarillas de oxígeno, y demás equipo de emergencia.

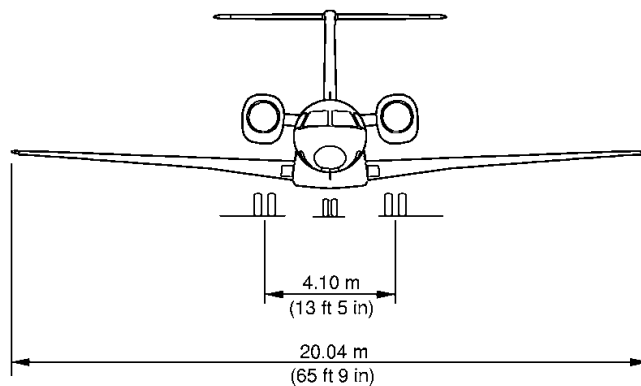
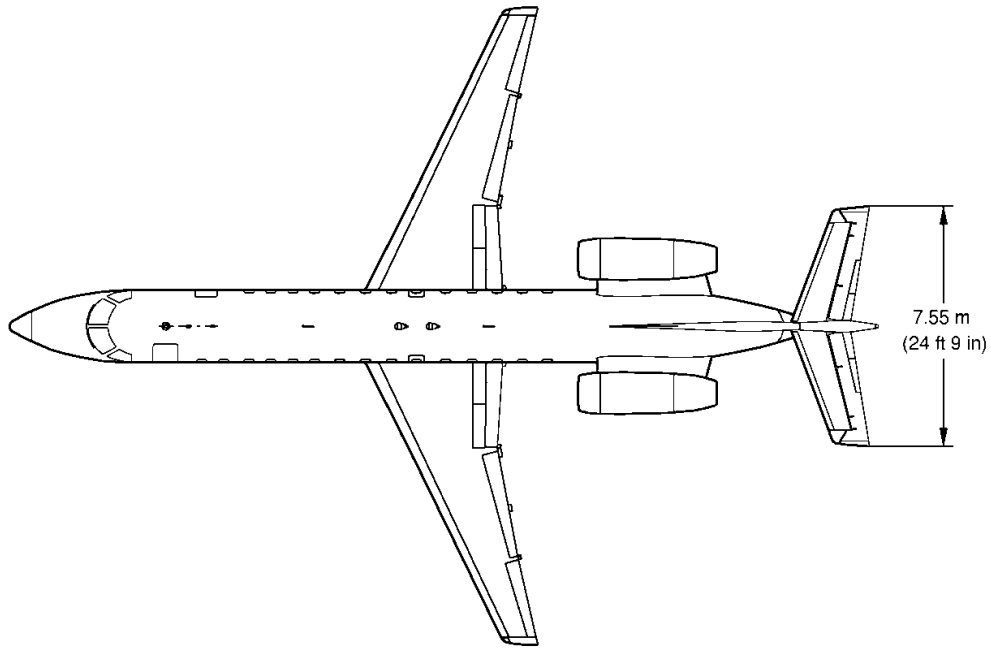
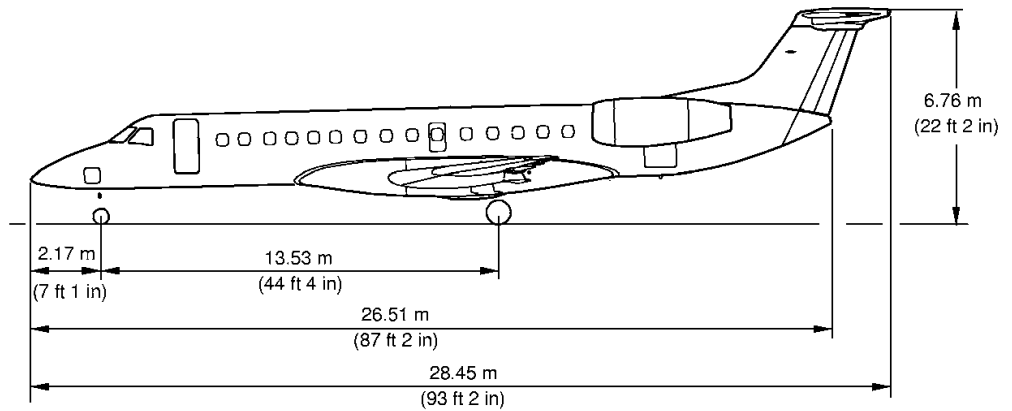
Todos los procedimientos de verificación de equipo de cabina de pasajeros en vuelo comerciales y no comerciales, serán realizados por el sobrecargo como lo establece su Manual en su capítulo 7 sección 7.3.

Pesos Estructurales Máximos E145 LR	(Lb)	(Kg)
Peso máximo de rampa (MRW)	48,722	22,100
Peso máximo de despegue (MTOW)	48,501	22,000
Peso máximo de aterrizaje (MLW)	42,549	19,300
Peso máximo cero combustible (MZFW)	39,462	17,900

Pesos Estructurales Máximos E145 EP	(Lb)	(Kg)
Peso máximo de rampa (MRW)	46,495	21,090
Peso máximo de despegue (MTOW)	46,275	20,990
Peso máximo de aterrizaje (MLW)	41,226	18,700
Peso máximo cero combustible (MZFW)	37,698	17,100

El procedimiento Minimo tiempo de enfriamiento de los frenos de acuerdo al AOM 1-04-30 PG 19 – 61 Code 02 es de 36 minutos.

7.1.10 Dimensiones y vistas (lateral, en plata y frontal) de la aeronave ERJ145



145AOM1070036.MCE

7.2 Procedimientos normales y tareas asignadas a la tripulación, listas de verificación, sistema para el uso de estas listas y la declaración cubriendo los procedimientos de coordinación necesarios entre la tripulación de vuelo y la tripulación de cabina.

Con objetivo de no duplicar información en el MGO Raíz y aunado al hecho que el personal de operaciones de acuerdo al MGO Generalidades cuenta con acceso a las publicaciones de los manuales complementarios del MGO que se indican en la misma sección, este inciso de refiere a los siguientes manuales de TAR:

Manual SOPM
Manual AOM

Para los siguientes temas:

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 (Pags. 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)

7.3 Procedimientos anormales y de emergencia, obligaciones asignadas a la tripulación, listas de verificación y declaración, procedimientos de coordinación necesarios entre la tripulación de vuelo y la tripulación de cabina

Con objetivo de no duplicar información en el MGO Raíz y aunado al hecho que el personal de operaciones de acuerdo al MGO Generalidades cuenta con acceso a las publicaciones de los manuales complementarios del MGO que se indican en la misma sección, este inciso de refiere a los siguientes manuales de TAR:

MS
SOPM
MD
AOM
QRH

Para los siguientes temas:

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

Uso del QRH y CHECKLISTS

QRH

El QRH deberá siempre mantenerse disponible en formato físico dentro de la cabina de Pilotos, como su nombre lo dice es un manual de referencia rápida o una lista de verificación que atiende a procedimientos o situaciones normales, anormales y de emergencia a bordo de la aeronave.

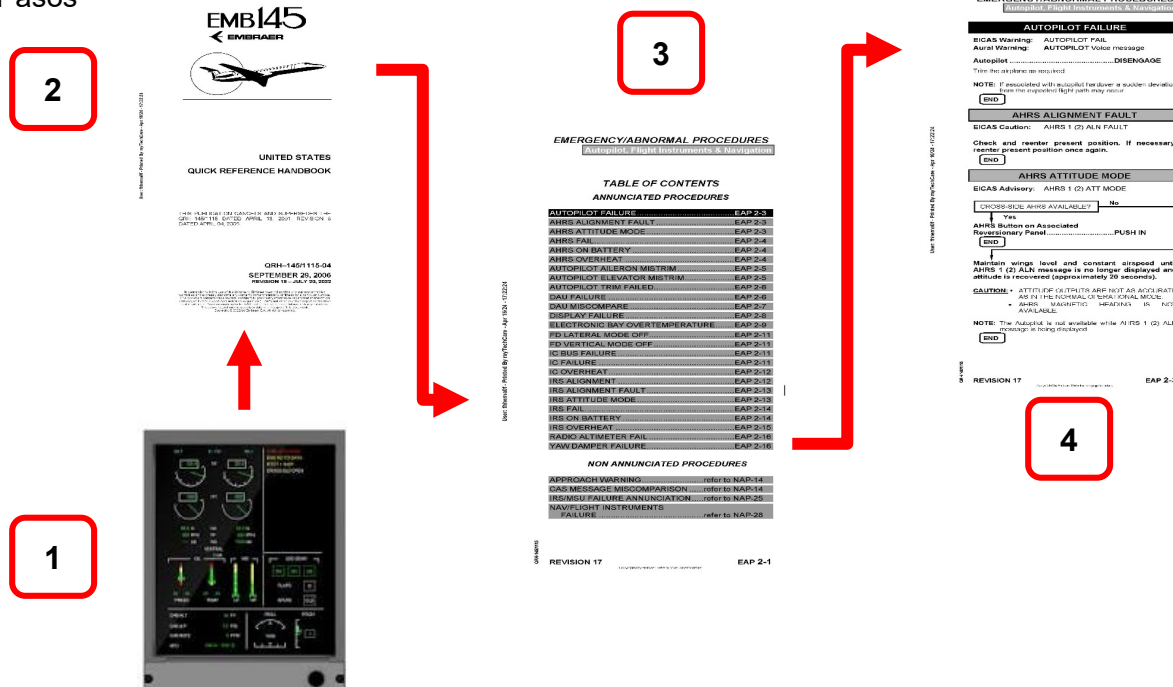
El QRH deberá siempre encontrarse en:

- Buenas condiciones
- A bordo de la aeronave
- Ser la última revisión emitida por el fabricante
- Disponible y a la mano en cabina de pilotos

Ejemplo de uso del QRH.



Pasos



EMERGENCY/ABNORMAL PROCEDURES	
Autopilot, Flight Instruments & Navigation	
TABLE OF CONTENTS	
ANNUNCIATED PROCEDURES	
AUTOPLOT FAILURE	EAP 2-3
AHRS ALIGNMENT FAULT	EAP 2-3
AHRS ATTITUDE MODE	EAP 2-3
AHRS FAIL	EAP 2-4
AHRS ON BATTERY	EAP 2-4
AHRS OVERHEAT	EAP 2-4
AUTOPLOT ALERON MISTRIM	EAP 2-5
AUTOPLOT ELEVATOR MISTRIM	EAP 2-5
AUTOPLOT TRIM FAULT	EAP 2-5
DAU FAILURE	EAP 2-6
DAU MISCOMPARE	EAP 2-7
DISPLAY FAILURE	EAP 2-8
ELECTRONIC BAY OVERTEMPERATURE	EAP 2-9
FD LATERAL MODE OFF	EAP 2-11
FD VERTICAL MODE OFF	EAP 2-11
IC BUS FAILURE	EAP 2-11
IC FAILURE	EAP 2-11
IC OVERHEAT	EAP 2-12
IRS ALIGNMENT	EAP 2-12
IRS ALIGNMENT FAULT	EAP 2-13
IRS ATTITUDE MODE	EAP 2-13
IRS FAIL	EAP 2-14
IRS ON BATTERY	EAP 2-14
IRS OVERHEAT	EAP 2-15
RADIO ALTIMETER FAIL	EAP 2-16
WIND DRAINER FAILURE	EAP 2-16
NON ANNUNCIATED PROCEDURES	
APPROACH WARNING	refer to NAD-14
DAS MESSAGE MISCOMPARE	refer to NAD-14
REMEDIAL FAILURE ANNUNCIATION	refer to NAD-25
NAVFLIGHT INSTRUMENTS FAILURE	refer to NAD-26

EMERGENCY/ABNORMAL PROCEDURES
Autopilot, Flight Instruments & Navigation

AUTOPLOT FAILURE

EICAS Warning: AUTOPLOT FAIL
Aural Warning: AUTOPLOT voice message
Autopilot: DISengage
Turn the airplane as required.

NOTE: If associated with autopilot, the driver's sudden deviation from the expected flight path may occur.

[END]

AHRS ALIGNMENT FAULT

EICAS Caution: AHRS 1 (2) ALN FAULT

Check and reenter present position. If necessary, reenter present position once again.

[END]

AHRS ATTITUDE MODE

EICAS Advisory: AHRS 1 (2) ATT MODE

CHOOSE SOLE AHRS AVAILABLE

Yes
No

AHRS Button on Associated
Respective Panel

[END]

Push IN

Maintain wings level and constant altitude until AHRS 1 (2) ALN message is no longer displayed and altitude is recovered (approximately 30 seconds).

CAUTION: ATTITUDE VALUES ARE NOT AS ACCURATE AS IN THE NORMAL, OR STANDBY, MODE.

AHRS: MAINTAIN: HEADINGS IS NOT AVAILABLE.

NOTE: The Autopilot is not available while AHRS 1 (2) ALN message is being displayed.

[END]

REVISION 17

EAP 2-3

1. Darse cuenta del problema, reconocerlo y silenciar el sistema MASTER WARNING
2. El PIC solicita al SIC tome el QRH
3. Se busca en el índice de acuerdo al tipo de gravedad y falla, dentro del tipo se busca el mensaje por orden alfabético
4. Se sigue el procedimiento indicado. El QRH contiene una serie de acciones que deben ser ejecutadas.

CHEKLISTS

El uso de las checklists es requerido para todas las operaciones de vuelo, el **PIC** es responsable de la realización de las listas de comprobación checklist.

Antes del vuelo el **PIC** comprobara que las listas estén abordo y sean las correspondientes de la aeronave.

Interrupciones a las comprobaciones CHECKLISTS

Las siguientes políticas se aplican cuando se producen interrupciones a las listas de comprobación antes del arranque del motor, por distintas razones ajenas a la operación o cuando se realizan operaciones con observador.

Verificación de elementos logrados

El piloto debe verificar el cumplimiento de todos los elementos en todas las listas que se han realizado hasta el punto donde se interrumpió la lista actual. Como mínimo, estos artículos de la lista de verificación deben ser re-realizados y verificar que interruptores, controladores, perillas o palancas se encuentren en las posiciones y que las luces o indicadores estén asociados a lo prescrito.

Listas de Comprobación como lista de Verificación

- Los pilotos completaran siempre las listas sin interrupciones o desplazamientos. Cuando el **PIC** inicie la lista de verificación apropiada el **SIC** entonces enunciará los artículos y el **PIC** responderá con la respuesta publicada.
- El **PIC** y el **SIC** no pueden repetir, es decir enunciar o responder lo mismo.
- La lista de verificación es regularmente una lista de confirmaciones no de acciones, algunas listas incluyen puntos de acciones como controles de emergencia, Taxeo, etc.
- El **PIC** deberá dar un briefing antes del Despegue como parte de la lista.

Las listas de verificación se inician cada vez que se inicia un vuelo, hay un cambio de equipo o el **PIC** solicita una comprobación completa.

Uso de CHECKLISTS adicionales

TAR podrá hacer uso de CHECKLIST adicionales siempre y cuando estas se encuentren controladas y actualizadas.



Manual General de Operaciones

CAPÍTULO 07

INFORMACION OPERACIONAL DE LAS AERONAVES

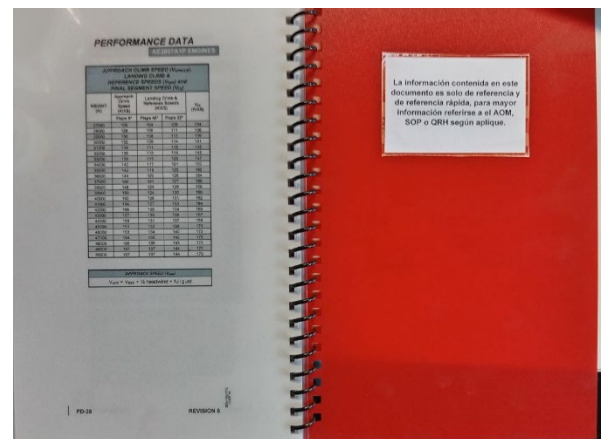
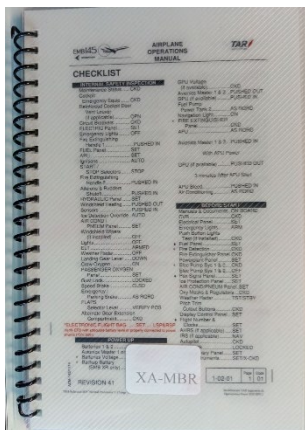
Estas CHECKLISTS deberán ser controladas por la Jefatura de Ingeniería de Operaciones y ser distribuidas según sea el caso.

Deberán contener solo información extraída de los manuales de fabricante y apegadas a su última revisión.

Dicha checklists deberá encontrarse con las siguientes condiciones:

- Actualizada
- En buenas condiciones
- Con una etiqueta que indique la matricula a la cual se asignen
- Con una etiqueta que mencione la leyenda de no ser retiradas de la aeronave
- Con una etiqueta que mencione (la información contenida en este documento es solo de referencia y de referencia rápida, para mayor información referirse a el AOM, SOP o QRH según aplique).

La información contenida será actualizada por la Jefatura de Ingeniería de Operaciones según aplique y de acuerdo a las revisiones publicadas del AOM, SOP y QRH.



7.3.1 Aviso de bomba.**7.3.1.1 En caso de amenaza de bomba cuando el avión está en tierra**

El Piloto al mando (si la aeronave ya ha sido abordada) deberá:

- Declarar la emergencia a CTA y pedir la posición donde deberá quedar la aeronave, solicitando el equipo de emergencia y apoyo que se requiera.
- No permitir que el avión despegue hasta recibir instrucciones de tierra de la persona a cargo.
- Informar a los pasajeros de la situación y atender sus necesidades hasta que personal de tierra esté disponible para apoyarlo (en caso de existir Sobrecargo esta se encargará de dicha tarea).
- Desembarcar a todos los pasajeros y tripulantes indicándoles que lleven consigo todo su equipaje de mano y pertenencias por el pasillo telescópico o escaleras.
- Aislar a todos los pasajeros junto con su equipaje de mano y pertenencias hasta que hayan sido revisados tripulaciones, equipaje documentado, carga y comisariato y sean declarado seguro.
- Mantenerse alejados de la aeronave junto con los pasajeros en el lugar designado por CDE (Centro Director de la Emergencia) según plan local de emergencia del aeropuerto donde se localiza la aeronave amenazada, hasta que las autoridades responsables hayan dado la autorización e instrucciones para regresar al avión. • Seguir las instrucciones que los representantes del CDE — Centro Director de la Emergencia y/o COE -Centro Operativo de la Emergencia- requieran para la atención de la situación. Estas instrucciones se podrán recibir a través del CTA o en forma personal.
- Apoyar al CDE si así lo requiere.

El Sobrecargo deberá:

- Informar a los pasajeros de la situación y atender sus necesidades hasta que personal de tierra esté disponible para apoyarla(o).
- Seguir las instrucciones que los representantes del CDE — Centro Director de la Emergencia y/o COE -Centro Operativo de la Emergencia- requieran para la atención de la situación. Estas instrucciones se podrán recibir a través del CTA o en forma personal.
- Coordinar la evacuación de pasajeros y tripulación de la aeronave, en forma rápida y ordenada una vez que la aeronave se encuentre en la posición asignada, de acuerdo con el plan local de emergencia del aeropuerto donde se localiza la aeronave amenazada.
- Apoyar al CDE, si así lo requiere.

7.3.1.2 Acciones recomendadas para la tripulación en vuelo

Cuando se presenta una amenaza de bomba a bordo del avión en vuelo, recordando que es criterio del Capitán del vuelo las acciones pertinentes:

- Aterrizar en el aeropuerto más cercano.
- Declarar emergencia con el código del transponder 7700.
- Avisar a los Sobrecargos que reubiquen a los pasajeros lejos de la bomba, hacia el área contraria y de manera ordenada.

- Avisar al Centro de Control Operacional (CCO).
- Poner anuncios de no fumar y cinturones.
- Reducir la velocidad, para evitar daños mayores al avión.
- Bajar el tren de aterrizaje, esto reduce la posibilidad de daño.
- Ajustar la altitud de cabina del avión, con el objeto de lograr presión diferencial cero, manteniendo el mayor tiempo posible la altitud de cabina.

7.3.1.3 Características de las bombas

- Se considera bomba cerrada cuando esta se encuentra dentro de un paquete, caja, envase etc. Y no deberá abrirse por ningún motivo.
- Se considera bomba abierta cuando su mecanismo está al descubierto y puede ser desactivada por los siguientes métodos, siempre y cuando este bajo asesoramiento de un experto.
- Algunos artefactos explosivos cuentan con dispositivos de tiempo fácilmente identificables por lo que se debe evitar la rotación de manecillas de reloj o engranes del dispositivo de tiempo, no se debe de tocar el dispositivo ya que solo un experto puede desactivarlo.

7.3.1.4 Consideraciones importantes ante una amenaza de bomba

Los procedimientos anti sabotaje a bordo de una aeronave en vuelo dependerán del tipo de aeronave, del detonador que se supone que contiene el artefacto o sustancia, de la ubicación del artefacto o sustancia a bordo, de la proximidad del aeropuerto adecuado más cercano y de la cantidad de combustible en ese momento;

Si la amenaza indica que se ha empleado un detonador accionado por un mecanismo de relojería y no se menciona un dispositivo barométrico, el Capitán puede solicitar que se tomen las disposiciones necesarias para efectuar un aterrizaje de emergencia en el aeropuerto de emergencia más próximo;

Antes de aterrizar, el Capitán podrá confirmar el emplazamiento de la zona aislada de estacionamiento y si se dispondrá de escaleras para desembarcar a los pasajeros, a fin de evitar demoras innecesarias. También, podría ser conveniente revisar con el supervisor los procedimientos de evacuación de emergencia;

Si es probable que se produzca una demora debido a la distancia o a otras condiciones en el aeropuerto, el Capitán podrá ordenar una evacuación de emergencia de los pasajeros. De ser posible, esta medida debe tomarse en un punto que no interrumpa las operaciones normales del aeropuerto;

Después de desembarcar, la tripulación y el personal de tierra que estuviese disponible deberían de agrupar a los pasajeros en un lugar bien apartado de la aeronave, como mínimo a 100 metros;

En caso de que se sepa o sospeche que se ha incorporado una espoleta barométrica, debería considerarse la posibilidad de mantener la presión y cambiar el destino de la aeronave para dirigirla hacia un aeropuerto situado a una altura en que dicho dispositivo no se ponga en acción;

Si hay tiempo para ello, quizás sea conveniente registrar la aeronave en vuelo.

Este registro debe efectuarse de modo que no cause pánico a los pasajeros;

En el caso de que haya indicios de un detonador barométrico, la aeronave debería mantener su altitud mientras la tripulación lleva a cabo el registro de la aeronave.

Si no se localiza ningún artefacto o sustancia sospechosos, debe pedirse a todos los pasajeros que abran su equipaje de mano manteniéndolo sobre sus rodillas. La tripulación debe registrar cada bulto y el pasajero debe ponerlo, después, debajo del asiento. Así mismo, deberían registrarse las bolsas de los asientos. Este registro debe, también, realizarse de modo que no cause pánico a los pasajeros.

Si se localiza algún objeto sospechoso, informar inmediatamente del hallazgo a CTA dando la descripción lo más precisa posible, para coordinar las acciones con el COE que se deberán tomar.

No tocar el objeto hasta recibir instrucciones del COE a través CTA.

7.3.1.5 Medidas en vuelo cuando la tripulación descubra un artefacto sospechoso a bordo

Si, durante el vuelo, se descubriera un paquete o artículo sospechoso, el Capitán debería:

- Informar al CTA inmediatamente sobre el problema y pedir orientación de los expertos del escuadrón antibombas, si estuvieran disponibles inmediatamente;
- Volar la aeronave a un nivel al que están equilibradas las presiones de dentro y fuera de la aeronave, manteniendo esta altitud y abriendo entonces todas las portillas para facilitar la rápida disipación de la presión que pudiera crearse dentro de la aeronave como consecuencia de una explosión. En ningún caso debería cambiarse la presión de la cabina a fin de equilibrar la presión en el interior de la aeronave con la exterior;
- Mantener a todas las personas tranquilas y sentadas;
- Asegurar que no se toque o se sacude el paquete o artículo bajo ningún pretexto;
- Inspeccionar cuidadosamente por debajo del paquete sin levantarlo o moverlo, pasando una cuerda fina, hoja de papel o material similar entre el paquete y la superficie sobre la que está descansando, para ver si existe un mecanismo de ignición que funcione al levantarlo. Si no hay resistencia apreciable, puede suponerse razonablemente que el dispositivo no está equipado con un mecanismo de ignición que entra en funcionamiento al levantar el paquete;
- No permitir de ningún modo que se mueva el paquete si se sospecha que está provisto de un mecanismo de ignición que entra en funcionamiento al levantar el paquete;
- Únicamente si se considera aconsejable, y solo si desde tierra lo recomiendan los expertos en desmantelamiento de explosivos, después de asegurarse de que se aplican los procedimientos de seguridad de emergencia para interrumpir la secuencia de detonación, sin efectuar ninguna desconexión eléctrica. Solo se permite parar un reloj o aparato de relojería que esté visible y sea utilizado como dispositivo detonante o poniendo cinta aislante para impedir que se establezca un circuito detonante, si los contactos eléctricos están a la vista y son fácilmente accesibles;
- Trasladar a todos lo más lejos posible del paquete sospechoso, de preferencia a no menos de tres filas de asientos y asegurar que los respaldos de los asientos y sus bandejas estén en

- posición vertical y asegurados. Debería indicarse a las personas que no dispongan de asiento de pasajeros que compartan los asientos con otros pasajeros;
- Exigir a todas las personas que se inclinen hacia delante y mantengan sus cabezas lo más cerca posible de sus rodillas. El respaldo de cada asiento de pasajero debería fijarse en la posición vertical a fin de procurar a su ocupante la protección máxima contra los efectos de una explosión; y
- Aterrizar y evacuar la aeronave tan pronto como sea posible.

7.3.1.6 Procedimientos adicionales recomendados para los Sobrecargos

- Coordinar la operación con el Capitán del vuelo.
- Los tripulantes con asiento asignado cerca de la bomba, deben tomar asiento de pasajeros, lejos, pero entre esta y los pasajeros.
- Coordinar la evacuación con el Capitán del vuelo.

Medidas para reducir al mínimo los efectos de una explosión en vuelo

- De acuerdo a OACI, los ensayos han demostrado que una explosión en vuelo no lleva necesariamente a que la aeronave se estrelle. El mayor peligro ocurre cuando la explosión se produce directamente junto a una parte estructural crítica de la célula o en las proximidades de los depósitos de combustible, tuberías de combustible, recorrido de los cables de los controles de vuelo, compartimientos y componentes hidráulicos y electrónicos. Sin embargo, aunque una explosión incontrolada en la cabina de pasajeros no destrozaría necesariamente una aeronave, si podría ocasionar lesiones graves, particularmente a las personas que se encuentren muy cerca del punto de detonación. Un paquete sospechoso puede colocarse en el "lugar de riesgo mínimo" recomendado para la aeronave afectada por lo que se debería:
- Transportar el dispositivo con muchísimo cuidado, en la misma postura en que fue encontrado, al "lugar de mínimo riesgo" de la aeronave en cuestión. En los aviones de TAR los lugares de mínimo riesgo son:

7.3.1.7 Lugar mínimo de riesgo para bombas para el Embraer 145 dentro de la tercera sombrerera, de adelante hacia atrás filas b y c

- Sujetar el paquete de forma que pueda moverse y rodearlo con un mínimo de 25 cm (10 pulgadas) de mantas empapadas de agua o de otros líquidos no combustibles; cubrir estas mantas, en la mayor medida posible con otras mantas y todas las almohadas, ropas y equipaje de mano disponible y con todo otro material que esté disponible en la aeronave y que pueda absorber el calor, los fragmentos o la energía de forma que la fuerza de la explosión vaya dirigida hacia fuera a través del revestimiento de la aeronave.

7.4 Datos de rendimiento

Con objetivo de no duplicar información en el MGO Raíz y aunado al hecho que el personal de operaciones de acuerdo al MGO Generalidades cuenta con acceso a las publicaciones de los manuales complementarios del MGO que se indican en la misma sección, este inciso de refiere a los siguientes manuales de TAR

AOM

Para los siguientes temas:

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 del rendimiento no disponibles en el AFM, cuando se requieran para una operación específica,	AOM SECTION 1-04-00
Datos 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

7.4.1 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 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 no realiza aproximaciones con baja visibilidad.

Limitante de Componente de Viento de Cola	
Máximo en despegues y aterrizajes	10 kt

7.4.2 Mínimos de separación por turbulencia de estela.

Es obligación de los pilotos observar las siguientes separaciones cuando tenga conocimiento por el CTA o por sus propios medios al estar a la escucha de la frecuencia y del flujo de tráfico. Ante cualquier duda pregunte al CTA el avión que le precede en la aproximación.

El Embraer E145 está clasificado por la OACI como una aeronave mediana para efectos de estela.

Los valores que se muestran en la siguiente tabla, corresponden a las distancias mínimas medidas sobre la trayectoria entre dos aeronaves consecutivas, que representan las separaciones por turbulencia de estela entre aeronaves que se emplean oficialmente en el Espacio Aéreo Mexicano, y deberán de mantenerse en todo momento durante una secuencia de aproximación al aeropuerto.

Dichos valores corresponden a los establecidos por la OACI en el Documento 8643/33 "Designadores de Tipo de Aeronave", más un margen de seguridad de una milla náutica.

AERONAVE DELANTERA	AERONAVE TRASERA	MÍNIMO DE SEPARACIÓN
Pesada (H)	Pesada	4 MN (7.4 Km)
	Media	6 MN (11.1 Km)
	Ligera	7 MN (13 Km)
Media (M)	Ligera	6 MN (11.1 Km)

Bajo ninguna circunstancia deberán manejarse distancias menores de separación, para espaciamiento entre aeronaves en aproximación. La milla náutica adicional servirá para garantizar la seguridad de las aeronaves que se desplazan por detrás y debajo de aeronaves más pesadas.

El controlador de tránsito aéreo deberá asegurarse que, en todo momento, se mantengan los valores indicados en la tabla. En los casos en los que, por cualquier causa no prevista, se reduzca la separación entre aeronaves, como en el caso de un alcance en la secuencia de aproximación, el controlador deberá tomar una acción correctiva en cuanto se reduzca el valor de separación establecido en 0.5 milla náutica.

En caso de ser necesario, el controlador de tránsito aéreo debe instruir a la aeronave que alcanza, a discontinuar su aproximación, informándole el motivo de la maniobra y reasignándole un nuevo lugar en la secuencia.

Información del tipo de aeronave que precede

Se establece la obligatoriedad para la tripulación de cualquier aeronave pesada, de informar el tipo de aeronave que tripula durante una secuencia de aproximación.

En el momento de autorizar la aproximación, el controlador de tránsito aéreo deberá informar obligatoriamente al piloto al mando de cualquier aeronave, el tipo de aeronave que le precede en la secuencia de aproximación, con objeto de facilitar la conciencia situacional de la tripulación, y brindarle un elemento de seguridad adicional para manejar los factores de turbulencia de estela generada por la aeronave que le precede.

Fraseología

El siguiente es un ejemplo de la fraseología a utilizar durante el procedimiento:

"TAR 982, autorizado a la aproximación (nombre de la aproximación) a la (denominación de pista) sigue a un (tipo de aeronave precedente).



Manual General de Operaciones

CAPÍTULO 07

INFORMACION OPERACIONAL DE LAS AERONAVES

7.5 Planeación de vuelo.

Con objetivo de no duplicar información en el MGO Raíz y aunado al hecho que el personal de operaciones de acuerdo al MGO Generalidades cuenta con acceso a las publicaciones de los manuales complementarios del MGO que se indican en la misma sección, este inciso de refiere a los siguientes manuales de TAR

AOM

QRH

Manual de Despacho

Para los siguientes temas:

Datos e instrucciones necesarias para la planeación del prevuelo y vuelo, incluyendo factores como horarios, velocidad y ajuste de potencia.	MD CAP. 2, SEC 2.2.10
Procedimientos para operaciones de motores cortados.	QRH NAP-19, EAP-6-3 AOM VOL-1, 1-02-95 (Págs. 10 A 14), 1-05-30 (Pags. 1 a 16)
Método para calcular el combustible necesario para las diferentes etapas de vuelo, de acuerdo con los lineamientos regulados y políticas de TAR	MD CAP. 2, SEC 2.4 AOM VOL-1 1-05 sección completa

7.6 Datos e instrucciones para el cálculo del peso y balance

Con objetivo de no duplicar información en el MGO Raíz y aunado al hecho que el personal de operaciones de acuerdo al MGO cuenta con acceso a las publicaciones de los manuales complementarios del MGO que se indican en la misma sección, este inciso se refiere a los siguientes manuales de TAR

Manual de Despacho

Para los siguientes temas:

Datos e instrucciones para el cálculo del peso y balance
Sistema de cálculo.
Información e instrucciones para completar la documentación
del peso y balance, formato manual y/o por computadora.
Pesos límites y centro de gravedad para el E145

MD CAP 2, SEC 2.2

7.6.1 Pesos Básicos de Operación y unidades índices de la Flota Embraer EMB-145 en vuelo operación para la configuración LINEA A

El PBO se calcula como está descrito en el MD partiendo del Peso Vacío y los pesos Operacionales para cada una de las matrículas.

EMB-145 (LBS) certificación FAA

Los Pesos Básicos de Operación (PBO) se encuentran actualizados hasta la fecha de edición de la presente revisión. Los pesos de operación actualizados al día se encuentran en la Tabla de Pesos de Operación que administra y actualiza por la Jefatura de Despacho y control de Vuelos, la cual es distribuida a las áreas interesadas mediante los correos electrónicos, en donde se encuentra la referencia a la última revisión de la Tabla.

Para consultar los pesos operacionales dirigirse al manual de despacho (MD) en su capítulo 2, sección 2.1.2.

La configuración considera los siguientes pesos:

- Peso Vacío del Avión de acuerdo al último peso y balance efectuado por mantenimiento.
- Peso de los pilotos, maletín y equipaje de mano distribuido de acuerdo al manual.
- Peso de la Sobrecarga y su equipaje.
- Peso del comisariato en el Galley. No se incluye los suministros que se colocan en el compartimento de carga los cuales se deberán considerar como carga en cada una de las operaciones.
- Documentos a bordo para la operación.
- Peso de todo el material de lectura para los pasajeros, en dotación para 50 asientos.
- FAK o kit de mantenimiento, según la política vigente de la empresa.

Nota

Cuando se lleve mecánico a bordo este será contabilizado en el Jump Seat siguiendo el procedimiento de personal en cabina de pilotos y su caja de herramienta se considera como carga para las operaciones donde sea requerido. En los casos donde se requiera más mecánicos deberán documentarse como pasajeros y sus cajas de herramientas como equipaje documentado.

Nota

Todo el equipo de emergencia semifijo de la LOPA (Layout of Passenger Accommodations) ver MS 5.3 se considera dentro del peso vacío.

7.6.2 Tipo de combustible

Las aeronaves Embraer EMB-145 de TAR pueden consumir sin limitación turbosina del tipo siguiente:

- **Jet A**
- **Jet A1**



Manual General de Operaciones

CAPÍTULO 07

INFORMACION OPERACIONAL
DE LAS AERONAVES

7.7 Procedimientos y provisiones para carga y aseguramiento de la carga en la aeronave.

Con objetivo de no duplicar información en el MGO Raíz y aunado al hecho que el personal de operaciones de acuerdo al MGO Generalidades cuenta con acceso a las publicaciones de los manuales complementarios del MGO que se indican en la misma sección, este inciso se refiere a los siguientes manuales de TAR

Manual de Operaciones Terrestres
Manual de Despacho

Procedimientos y provisiones para carga y aseguramiento de la carga en la aeronave.

MD CAP. 2, SEC 2.8
MOT Cap. 5



Manual General de Operaciones

CAPÍTULO 07

INFORMACION OPERACIONAL
DE LAS AERONAVES

7.8 Lista de partes faltantes CDL

Con objetivo de no duplicar información en el MGO Raíz y aunado al hecho que el personal de operaciones de acuerdo al MGO Generalidades cuenta con acceso a las publicaciones de los manuales complementarios del MGO que se indican en la misma sección, este inciso se refiere a los siguientes manuales de TAR

Lista de partes faltantes CDL	AOM VOL-1, SECTION 1-08 MEL CONFIGURATION DEVIATION LIST SECTION (Pags. CDL-1 A CDL-48)

Ver la lista en ambos manuales.

La lista de partes faltantes procedimientos indica los procedimientos que deberán seguirse cuando una aeronave está siendo despachada para su vuelo bajo los términos del CDL.



Manual General de Operaciones

CAPÍTULO 07

INFORMACION OPERACIONAL
DE LAS AERONAVES

7.9 Lista de equipo mínimo (MEL) para las variantes de E145, los equipos instalados en la flota de TAR y las áreas de operación.

Con objetivo de no duplicar información en el MGO Raíz y aunado al hecho que el personal de operaciones de acuerdo al MGO Generalidades cuenta con acceso a las publicaciones de los manuales complementarios del MGO que se indican en la misma sección, este inciso se refiere a los siguientes manuales de TAR.

Manual MEL de TAR completo

El MEL de TAR fue elaborado con los documentos MMEL de la FAA y el Dispatch Deviations Procedures Manual de Embraer certificación FAA.

7.10 Equipo de emergencia y supervivencia, incluyendo oxígeno.

Con objetivo de no duplicar información en el MGO Raíz y aunado al hecho que el personal de operaciones de acuerdo al MGO Generalidades cuenta con acceso a las publicaciones de los manuales complementarios del MGO que se indican en la misma sección, este inciso de refiere a los siguientes manuales de TAR

Manual de Sobrecargos

AOM

AFM

Equipo de emergencia y supervivencia, incluyendo oxígeno.

AOM SECTION 1-10
MS Capítulo 5, Sección 5.13

Para los siguientes temas:

Lista del equipo de supervivencia para las rutas a ser voladas y los procedimientos para verificar su utilidad, antes del despegue.

NOTA.

TODAS LAS OPERACIONES DE TAR SE EFECTUAN AL ALCANCE DE UNA POBLACIÓN POR LO QUE EN NINGÚN MOMENTO SE PUEDE CONSIDERAR OPERACIONES EN REGIONES REMOTAS QUE REQUIERAN EQUIPO ESPECIAL DE SUPERVIVENCIA.

La localización, accesibilidad y uso del equipo de emergencia y listas de verificación correspondientes.

Procedimientos para determinar la cantidad de oxígeno requerido y la cantidad disponible. El perfil del vuelo, número de ocupantes y posible descompresión.

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.

7.10.1 Procedimiento para integrar equipo adicional de supervivencia en operaciones especiales.

De acuerdo a la NOM-012-SCT3-2012 el equipo actual de emergencia y supervivencia que se encuentra a bordo de las aeronaves de TAR cumple con los requisitos expresos en la norma mencionada, si la operación lo requiriera o surgiera la necesidad de integrar equipo adicional para un vuelo en específico se deberá seguir los siguientes pasos:

1. Se deberá consultar la viabilidad de la operación;
2. Si la operación resulta viable CCO deberá ejecutar la planeación y determinar el equipo adicional requerido (dependiendo de la zona o lugar de la operación a ejecutar);
3. CCO informara a Mantenimiento del equipo requerido;
4. Mantenimiento solicitará u obtendrá de almacén el equipo requerido;

5. Mantenimiento pondrá a bordo de la aeronave el equipo requerido;
6. Mantenimiento informará a CCO que el equipo se encuentra a bordo y operativo.

Al término de dicha operación de mantenimiento deberá retirar el equipo adicional e ingresarlo nuevamente al almacén.

Se considerarán operaciones especiales:

- Zonas remotas
- Vuelos que rebasen las 400 NM sobre el agua.

7.11 Procedimientos de evacuación de emergencia.

Con el objetivo de no duplicar información en el MGO Raíz y aunado al hecho que el personal de operaciones de acuerdo al MGO Generalidades cuenta con acceso a las publicaciones de los manuales complementarios del MGO que se indican en la misma sección, este inciso se refiere a los siguientes manuales de TAR

AOM

Manual de Sobrecargos

SOPM

Para los siguientes temas:

Instrucciones para la preparación de una evacuación de emergencia, coordinación de tripulación y asignación de posiciones de emergencia.	MS Cap.6 De Emergencia SOPM 1-11
Procedimientos de evacuación de emergencia.	MS Cap.6 de Emergencia SOPM 1-11
Descripción de las obligaciones de todos los miembros de tripulación para la rápida evacuación de una aeronave, y el manejo de los pasajeros en el caso de un aterrizaje forzoso, acuatizaje forzoso u otra emergencia.	MS Cap.6 De Emergencia SOPM 1-11

7.11.1 Instructivo de seguridad para pasajeros

Los instructivos contienen la siguiente información:

Indica las medidas de seguridad que todos los pasajeros deben acatar en la aeronave.

Está escrito en el idioma español, seguido del inglés,

Indicaciones a los pasajeros que no entienden las instrucciones, de consultar con la tripulación de sobrecargos.

Imágenes que representen gráficamente los señalamientos de:

- Uso del cinturón de seguridad y posición del respaldo del asiento durante el despegue y el aterrizaje.
- Prohibición de fumar.

- Restricción en la utilización de aparatos electrónicos.
- Posición del cuerpo con respecto al asiento en caso de emergencia.
- El uso de mascarillas de oxígeno en caso de despresurización.
- Ubicación y uso de los chalecos salvavidas o de los dispositivos individuales de flotación equivalentes, incluyendo una demostración sobre la forma de colocarse y/o inflarse.
- Las salidas de emergencia en casos de evacuación y el funcionamiento del mecanismo de apertura.
- Prohibición de llevar consigo equipaje de mano en una evacuación.
- La descripción de las señales luminosas de emergencia sobre el piso.

Ver esquemas generales y los detalles en las siguientes imágenes:

El instructivo presenta la información en un tríptico con información en el anverso y reverso.

Es un documento controlado DO-JIO-F04.2 Rev. 06 JUL 24 (para aviones sin escalera) a cargo de la Jefatura de Ingeniería de Operaciones

EMBRAER ERJ-145
 SIN ESCALERA/WITHOUT STAIRS

Instrucciones de Seguridad
Safety Instructions

Estas instrucciones y las proporcionadas por la tripulación son obligatorias para el pasajero.
 Observe las señales de NO FUMAR y ABROCHAR CINTURÓN cuando se indican.
 These instructions and those provided by the crew are mandatory for all passengers.
 Obey posted NO SMOKING and FASTEN THE SEAT BELT signs when they light on.

En caso de tener duda en la información contenida en este instructivo, por favor consulte al sobrecargo.
 In case of any doubt on the information contained in these instructions, please ask the flight attendant.



AL DESPEGUE Y ATERRIZAJE / AT TAKEOFF AND LANDING



Ventanas / Aircraft windows



1 Para abrochar.
To fasten.



2 Para ajustar.
To tighten the straps.



3 Para desabrochar.
To release.

RESTRICCIONES A BORDO / ON BOARD RESTRICTIONS

De ser necesario, la tripulación solicitará apagar estos dispositivos en cualquier momento. Suspensión el uso de audífonos durante la demostración de seguridad, despegue y aterrizaje.
 If necessary, the crew (if necessary) may request at any time to turn off these devices. Discontinue the use of headphones during safety demonstration, takeoff and landing.

Apagado de audífonos / Headphones off

1	2	3	4	5	6	7	8
Recepción (Power) / Reception	Emisión (Power) / Emission	Despegue (Take-off) / Take-off	Ascenso (Climb) / Climb	Crucero (Cruise) / Cruise	Descenso (Descent) / Descent	Aproximación (Approach) / Approach	Recarga a la posición de despegue (Return to takeoff position) / Return to takeoff position

EN CASO DE EVACUACIÓN DE EMERGENCIA / IN CASE OF EMERGENCY EVACUATION








EN CASO DE ACUATIZAJE / IN CASE OF WATER LANDING






















El chaleco para adulto también puede ser utilizado para niños.
 Adult life vest can be used also for infants.

GRACIAS POR NO RETIRAR EL INSTRUCTIVO DEL AVIÓN.
 PLEASE, DO NOT REMOVE THIS SAFETY CARD FROM THE AIRPLANE.



EMBRAER ERJ-145
 SIN ESCALERA/WITHOUT STAIRS

Instrucciones de Seguridad
Safety Instructions

Estas instrucciones y las proporcionadas por la tripulación son obligatorias para el pasajero.
 Observe las señales de NO FUMAR y ABROCHAR CINTURÓN cuando se indican.
 These instructions and those provided by the crew are mandatory for all passengers.
 Obey posted NO SMOKING and FASTEN THE SEAT BELT signs when they light on.

En caso de tener duda en la información contenida en este instructivo, por favor consulte al sobrecargo.
 In case of any doubt on the information contained in these instructions, please ask the flight attendant.



AL DESPEGUE Y ATERRIZAJE / AT TAKEOFF AND LANDING



Ventanas / Aircraft windows



1 Para abrochar.
To fasten.



2 Para ajustar.
To tighten the straps.



3 Para desabrochar.
To release.

RESTRICCIONES A BORDO / ON BOARD RESTRICTIONS

De ser necesario, la tripulación solicitará apagar estos dispositivos en cualquier momento. Suspensión el uso de audífonos durante la demostración de seguridad, despegue y aterrizaje.
 If necessary, the crew (if necessary) may request at any time to turn off these devices. Discontinue the use of headphones during safety demonstration, takeoff and landing.

Apagado de audífonos / Headphones off

1	2	3	4	5	6	7	8
Recepción (Power) / Reception	Emisión (Power) / Emission	Despegue (Take-off) / Take-off	Ascenso (Climb) / Climb	Crucero (Cruise) / Cruise	Descenso (Descent) / Descent	Aproximación (Approach) / Approach	Recarga a la posición de despegue (Return to takeoff position) / Return to takeoff position

EN CASO DE EVACUACIÓN DE EMERGENCIA / IN CASE OF EMERGENCY EVACUATION








EN CASO DE ACUATIZAJE / IN CASE OF WATER LANDING






















El chaleco para adulto también puede ser utilizado para niños.
 Adult life vest can be used also for infants.

GRACIAS POR NO RETIRAR EL INSTRUCTIVO DEL AVIÓN.
 PLEASE, DO NOT REMOVE THIS SAFETY CARD FROM THE AIRPLANE.



El instructivo presenta la información en un tríptico con información en el anverso y reverso.

Es un documento controlado DO-JIO-F04.3 Rev.1 MAR 24 (para aviones con escalera) a cargo de la Jefatura de Ingeniería de Operaciones

EMBRAER
ERJ-145
 CON ESCALERA/WITH STAIRS

Instrucciones de Seguridad
Safety Instructions

Estas instrucciones y las proporcionadas por la tripulación son obligatorias para el pasajero.
 Observe los letreros de NO FUMAR y ABROCHAR CINTURÓN cuando se empujen.
 These instructions and those provided by the crew are mandatory for all passengers.
 Obey posted NO SMOKING and FASTEN THE SEAT BELT signs when they light on.

En caso de tener dudas en la información contenida en este instructivo, por favor consulte al sobrecargo.
 In case of any doubt on the information contained in these instructions, please ask the flight attendant.

AL DESPEGUE Y ATERRIZAJE / AT TAKEOFF AND LANDING





RESTRICCIONES A BORDO / ON BOARD RESTRICTIONS

De ser necesario, la tripulación solicitará apagar estos dispositivos en cualquier momento. Suspensión el uso de audífonos durante la demostración de seguridad, despegue y aterrizaje.
 The crew, if necessary, may request at any time to turn off these devices. Discontinue the use of headphones during safety demonstration, takeoff and landing.

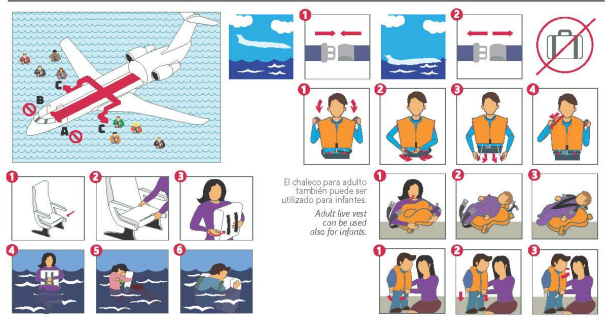
Dispositivo de audio Hearing aid

1	2	3	4	5	6	7	8
Retardación (Power delay)	Retardación (Power delay)	Despegue (Take-off)	Ascenso (Climb)	Crucero (Cruise)	Descenso (Descent)	Aproximación (Approach)	Despegue y aterrizaje (Takeoff and landing)

EN CASO DE EVACUACIÓN DE EMERGENCIA / IN CASE OF EMERGENCY EVACUATION



EN CASO DE ACUATIAJE / IN CASE OF WATER LANDING



GRACIAS POR NO RETIRAR EL INSTRUCTIVO DEL AVIÓN.
 PLEASE, DO NOT REMOVE THIS SAFETY CARD FROM THE AIRPLANE.



EMBRAER
ERJ-145
 CON ESCALERA/WITH STAIRS

Instrucciones de Seguridad
Safety Instructions

Estas instrucciones y las proporcionadas por la tripulación son obligatorias para el pasajero.
 Observe los letreros de NO FUMAR y ABROCHAR CINTURÓN cuando se empujen.
 These instructions and those provided by the crew are mandatory for all passengers.
 Obey posted NO SMOKING and FASTEN THE SEAT BELT signs when they light on.

En caso de tener dudas en la información contenida en este instructivo, por favor consulte al sobrecargo.
 In case of any doubt on the information contained in these instructions, please ask the flight attendant.

AL DESPEGUE Y ATERRIZAJE / AT TAKEOFF AND LANDING





RESTRICCIONES A BORDO / ON BOARD RESTRICTIONS

De ser necesario, la tripulación solicitará apagar estos dispositivos en cualquier momento. Suspensión el uso de audífonos durante la demostración de seguridad, despegue y aterrizaje.
 The crew, if necessary, may request at any time to turn off these devices. Discontinue the use of headphones during safety demonstration, takeoff and landing.

Dispositivo de audio Hearing aid

1	2	3	4	5	6	7	8
Retardación (Power delay)	Retardación (Power delay)	Despegue (Take-off)	Ascenso (Climb)	Crucero (Cruise)	Descenso (Descent)	Aproximación (Approach)	Despegue y aterrizaje (Takeoff and landing)

EN CASO DE EVACUACIÓN DE EMERGENCIA / IN CASE OF EMERGENCY EVACUATION



EN CASO DE ACUATIAJE / IN CASE OF WATER LANDING



GRACIAS POR NO RETIRAR EL INSTRUCTIVO DEL AVIÓN.
 PLEASE, DO NOT REMOVE THIS SAFETY CARD FROM THE AIRPLANE.



7.12 Descripción de los sistemas de la aeronave, controles e indicaciones relacionadas e instrucciones operacionales.

Con objetivo de no duplicar información en el MGO Raíz y aunado al hecho que el personal de operaciones de acuerdo al MGO Generalidades cuenta con acceso a las publicaciones de los manuales complementarios del MGO que se indican en la misma sección, este inciso se refiere a los siguientes manuales de TAR

AOM

Descripción de los sistemas de la aeronave, controles e indicaciones relacionadas e instrucciones operacionales.

AOM VOLUMEN 2
COMPLETO

7.13 Declaración donde TAR indica que el E145 no puede efectuar descarga de combustible en vuelo.

El sistema de combustible del Embraer 145 no permite efectuar una descarga de combustible en vuelo.



Manual General de Operaciones

CAPÍTULO 08

TRIPULACIONES

CAPÍTULO 8

Tripulaciones



Manual General de Operaciones

CAPÍTULO 08

TRIPULACIONES

PÁGINA INTENCIONALMENTE DEJADA EN BLANCO

CONTENIDO

CONTENIDO	3
8.1 Inicio y fin de servicio para las tripulaciones pilotos y sobrecargos	9
8.2 Política y procedimiento de asistencia de tripulantes, DLA`s mensuales y las vacaciones	10
8.2.1 Bases de Residencia.....	14
8.2.1.1 Servicio de reserva en aeropuerto.....	14
8.2.1.2 Servicio de reserva en domicilio	15
8.3 Requisitos para los aspirantes a Pilotos	15
8.3.1 Requisitos de experiencia para la elegibilidad y licencia para pilotos de nuevo ingreso	16
8.3.2 Proceso para la selección de candidatos para la posición de PIC (Pilot In Comand).....	18
8.3.2.1 Nuevo ingreso.....	18
8.3.2.2 Primer Oficial a PIC.	18
8.3.2.3 Transición de PIC a Asesor de Ruta para Capitanes y Primeros Oficiales	19
8.3.2.4 Transición de Asesor de Ruta para Capitanes y Primeros Oficiales a Instructor de Simulador y Asesor de Vuelo.	19
8.3.3 Requisitos de experiencia para la elegibilidad para ascenso a Capitán para Primeros Oficiales de TAR	20
8.3.3.1 Requerimientos de Calificación de Pilotos	20
8.3.3.2 Políticas de reconstrucción	21
8.3.3.3 Responsabilidades con respecto a la calificación de pilotos	21
8.4 Requisitos para Gerencia de Sobrecargos y Estandares de Servicio	23
8.4.1 Requisitos para los aspirantes a Sobrecargos en línea	23
8.4.2 Requisitos para los aspirantes a Sobrecargos de TAR (Formación de Sobrecargos)	23
8.4.3 Calificación y Requerimiento de calificación y experiencia reciente de los Sobrecargos	24
8.4.4 Responsabilidades con respecto a la calificación de Sobrecargos.....	24
8.5 Método para la integración de tripulaciones, considerando marca y modelo de la aeronave utilizada, tipo, área de operación a ser emprendida y fase de vuelo.	25
8.5.1 Emparejamiento de pilotos en base a su experiencia.....	25
8.5.2 Limitaciones para Primeros Oficiales como Piloto Volando cuando tienen menos de 100 horas de vuelo en operaciones de línea en el E145	26
8.6 Requerimiento mínimo de tripulación, tiempo de vuelo y periodo de servicio planeado.	27
8.6.1 Tripulación Mínima E145	28

8.6.2 Definición del tiempo de servicio planeado de pilotos y sobrecargos	28
8.6.3 Rol de vuelos de los tripulantes.	28
8.7 Experiencia en horas de vuelo total y en el tipo, estado de actualización y capacidad de los miembros de tripulación.	29
8.8 Designación del piloto al mando y los procedimientos para el relevo del piloto al mando u otros miembros de la tripulación.	30
8.8.1 Autoridad del piloto al mando respecto a la operación en vuelo	30
8.8.2 Inicio y termino de la autoridad del piloto al mando	31
8.8.2.1 Contenido del briefing	32
8.8.2.2 Autoridad de Emergencia del Capitán	33
8.8.2.3 Relevo del piloto al mando y otros miembros de la tripulación.	33
8.9 Designación del piloto al mando.	34
8.10 Reglas aplicables a la designación del piloto al mando y calificaciones especiales.	35
8.10.1 Requerimiento de experiencia reciente de los Pilotos	35
8.10.2 Requerimiento de Pilotos calificados para operaciones de línea en aeropuertos, rutas, despegues o aproximaciones que requieren Calificación Especial.	35
8.10.3 Tipos de Calificación de Pilotos para su adiestramiento o información	36
8.10.4 Requerimientos para los tipos 2 y 3	36
8.11 Incapacidad de tripulación, enfermedad o cirugía que requiera la valoración de medicina preventiva del transporte	37
8.11.1 Procedimiento de alta de una enfermedad o cirugía que requiera la valoración de medicina del transporte.	37
8.11.2 Seguimiento de incapacidades en vuelo por el personal de tierra.	38
8.12 Instrucciones de la sucesión del mando en la incapacidad de tripulación en vuelo. Capacidad requerida para asumir el mando.	39
8.12.1 Sucesión del Piloto al Mando	39
8.12.2 Capacidad de Pilotos en caso de incapacidad en vuelo	39
8.12.3 Requerimiento de 2 Tripulantes en cabina de Vuelo	39
8.13 Las normas y guías relevantes para los miembros de tripulación de cabina y de vuelo referentes a la salud.	40
8.13.1 Bebidas alcohólicas.	40
8.13.2 Medicamentos (drogas, narcóticos)	41
8.13.3 Drogas / alcohol	42

8.13.4 Práctica de buceo.....	43
8.13.5 Donación de sangre.	43
8.13.6 Precauciones con los alimentos, antes y durante el vuelo.....	43
8.14 Limitaciones de tiempo de vuelo y periodo de servicio, así como los requisitos de descanso y sueño.	45
8.14.1 Tiempo de Vuelo y servicio para Tripulaciones y Sobrecargos	45
8.14.2 Periodos de descanso y sueño para Pilotos y Sobrecargos.	46
8.14.3 Control de Tiempos de Pilotos y Sobrecargos	46
8.15 Condiciones extraordinarias bajo las cuales el tiempo de vuelo y los periodos de servicio puedan ser excedidos	47
8.16 Procedimientos de operación para las distintas fases del vuelo	48
8.16.1 Miembros de la tripulación de vuelo en los puestos de servicio	49
8.16.1.1 Cinturones de seguridad.....	49
8.16.1.2 Procedimiento de salida (egreso) de un miembro de la tripulación de vuelo a la cabina de pasajeros durante el vuelo.....	50
8.16.2 Arnés de seguridad	51
8.16.3 Uso de Oxígeno por parte de los miembros de la tripulación de vuelo	51
8.16.4 Emergencias Generalidades	51
8.17 Documentos que deberán ser llevados a bordo.	52
8.17.1 Responsabilidad de la comprobación de la documentación a bordo antes del vuelo	53
8.17.2 Ubicación de documentos y manuales en la cabina de vuelo.....	53
8.17.3 Ubicación de documentos y manuales en la cabina de pasajeros.....	53
8.18 Bitácoras de Vuelo de los Pilotos	54
8.19 Descripción de los procedimientos de navegación relevantes para el tipo y el área de operación	55
8.19.1 Operación y navegación con el FMS/GPS.	55
8.19.2 Operación del GPS en México	56
8.19.3 Modos de navegación con el FMS/GPS.	56
8.19.4 Aproximaciones.....	56
8.19.5 Procedimientos del piloto.	57
8.19.6 Temas complementarios para esta sección	58

8.20 Condiciones para evitar y/u operar en situaciones atmosféricas potencialmente peligrosas o adversas	59
8.21 Posiciones que deben ocupar los miembros de la tripulación asignada.	60
8.22 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.....	61
8.23 Admisión a la cabina de mando por personas que no pertenezcan a la tripulación de vuelo.	62
8.23.1 Documentos a presentar al Capitán	62
8.23.2 Briefing del Capitán a la persona sentada en el asiento del observador	63
8.24 Uso de asientos de tripulación y de asientos adicionales de cabina de mando.	64
8.24.1 Uso del asiento del observador	64
8.24.2 Prioridad para el uso del asiento del observador	64
8.25 Incapacidad de los miembros de tripulación de vuelo.	65
8.25.1 Incapacitación de un piloto durante el vuelo	65
8.25.2 Incapacitación de un sobrecargo durante el vuelo	65
8.25.3 Anuncio a Pasajeros en caso de Sobrecargo incapacitado	66
8.26 Requisitos de seguridad de cabina (incluye cabina estéril de pilotos).....	67
8.26.1 Cabina estéril de Pilotos.....	67
8.26.2 Inicio y término de la cabina estéril de pilotos.	67
8.26.3 Procedimiento de cabina estéril de Pilotos	68
8.26.4 Procedimientos de seguridad de cabina en el Manual de Sobrecargos	68
8.26.5 Procedimientos complementarios para cambio de tripulación con motor operando	69
8.26.6 Recarga de combustible con un motor operando	71
8.26.7 Carga de combustible con tripulantes o pasajeros a bordo, abordando o descendiendo del avión.....	73
8.26.8 Abordaje de pasajeros con motor no.2 operando en aviones (emb-145)	75
8.27 Política y procedimientos para la administración del combustible en vuelo.	76
8.28 Operaciones ETOPS	76
8.29 Lista de equipo mínimo MEL y lista de partes faltantes CDL	77
8.30 Vuelos de traslado sin pasajeros, de instrucción, de prueba, de demostración y de posicionamiento y su regulación.	77
8.31 Uso, almacenamiento y suministro de oxígeno.	77

8.31.1 Política de aceptación de pasajeros con botellas de oxígeno	77
8.31.2 Precauciones durante el uso de oxígeno	77
8.31.3 Provisión de oxígeno para vuelos presurizados.....	78
8.31.4 Provisión de oxígeno para vuelos despresurizados.....	78
8.31.5 Nivel de Vuelo para vuelos despresurizados	79
8.31.6 Uso de oxígeno de pilotos.....	79
8.32 Procedimiento en caso de ida al aire	79
8.33 Procedimiento en caso de falla del radar meteorológico (Weather Radar)	80
8.34 Operación del piloto automático.	80
8.35 Procedimientos CFIT	80



Manual General de Operaciones

CAPÍTULO 08

TRIPULACIONES

PÁGINA INTENCIONALMENTE DEJADA EN BLANCO

8.1 Inicio y fin de servicio para las tripulaciones pilotos y sobrecargos

Deberán de registrar en la aplicación móvil el inicio y termino del servicio asignado por día. El procedimiento para la confirmación de sus servicios quedaría de la siguiente forma:

1. El registro de inicio se deberá de efectuar al estar dentro del área de mostradores de TAR en el aeropuerto origen a una distancia máxima de 50 m.
2. El termino de servicios se deberá registrar después de 30 minutos que haya finalizado cualquier servicio, confirmando posteriormente el servicio que se tenga asignado al día siguiente.
3. Los tripulantes que se encuentren con un día CERO, VAC's, DLA's, ENF y/o INC, deberán de confirmar su siguiente servicio después de las 3 de la tarde.

Nota: Para conocer destinos y tiempos de vuelos está disponible el Itinerario Vigente proporcionado por el departamento Comercial, el cual se puede descargar de Bitrix.

Nota:

1. Día CERO: Días de descanso.
2. VAC's: vacaciones.
3. DLA's: Días libres de Asignación.
4. ENF: Enfermedad.
5. INC: Incapacidad.

8.2 Política y procedimiento de asistencia de tripulantes, DLA's mensuales y las vacaciones

Para el inicio o termino de servicios, para las tripulaciones se deberán acatar a lo siguiente:

El objetivo es mantener el control de las jornadas y cumplir con las reglamentaciones existentes.

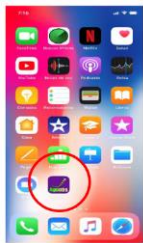
Las tripulaciones deberán firmar el inicio de servicio al menos 1:00 hora antes del ETD del vuelo a operar, de acuerdo al rol o aviso enviado a cada tripulante por parte del área de Control de Tripulaciones, en caso de no cumplir dicho tiempo, se deberá informar inmediatamente al área de Control de Tripulaciones a los teléfonos:

Control de Tripulaciones oficina: (442) 2919170 – Directo

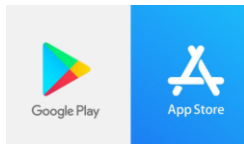
Control de Tripulaciones móvil: (442)2765165

Control de vuelos (CCO): (442)2919162 –Directo las 24 Horas del día.

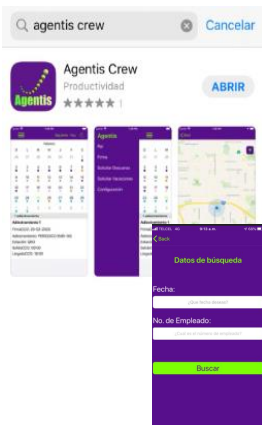
Favor de seguir los siguientes pasos:



Se ha desarrollado la aplicación para teléfonos móviles la cual trae grandes beneficios para nuestra planta de tripulantes, así como para nuestra área de control de tripulaciones.



Como primer paso deberán buscar la aplicación “Agentis Crew” disponible para IOS y Android en Play Store o App store según sea el caso y descargarla.



Al abrir la aplicación ingresaran colocando la fecha del día en curso y su número de empleado registrado en Sistema de control de tripulaciones

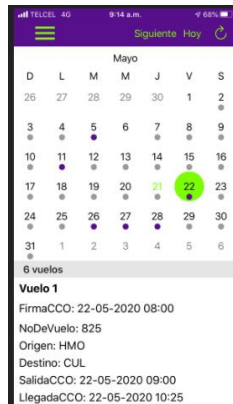


Los servicios aparecen en el calendario como cualquier actividad de agenda y el detalle del día seleccionado al margen inferior. Los servicios mostrados son los efectivamente realizados y los programados en el rol de servicios.

Al momento de ingresar por primera vez a la aplicación recibirán en su correo un código de verificación el cual ingresarán para poder entrar a la aplicación.

La aplicación permite a los tripulantes consultar su rol, recibir avisos de cambio de asignación, firmar de inicio y terminación de sus servicios, hacer solicitudes de DLA's y vacaciones.

FIRMA

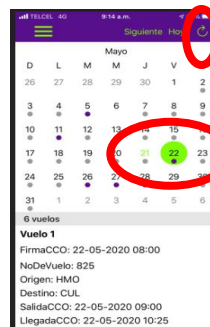


Para registrar su firma de inicio de servicio en los aeropuertos, la aplicación valida el lugar, fecha, hora de firma, registra y notifica la asistencia al área de tripulaciones, la firma solo se podrá efectuar dentro de un radio de 50 metros desde los mostradores de documentación de TAR en cada aeropuerto.



Cuando el tripulante termina su servicio del día, el sistema publica en el calendario el siguiente servicio que puede ser un aviso de cambio de rol o la confirmación del rol programado, al final de su servicio el tripulante deberá confirmar su siguiente servicio de la siguiente forma:

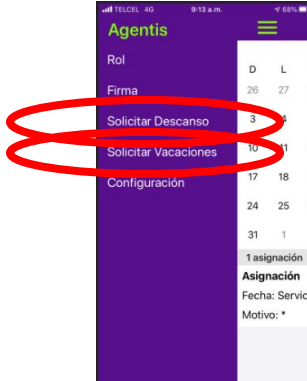
- Abrir la aplicación Sistema de control de tripulaciones Crew
- Seleccionar el día en curso
- Seleccionar la opción siguiente.
- Posterior seleccionar el día siguiente y el sistema les enviara el aviso de servicio confirmado.
- La aplicación manda la notificación y confirmación al área de tripulaciones.



Nota: antes de confirmar sus servicios pueden actualizar los datos mostrados en la aplicación de la siguiente forma:

DLA's

Los tripulantes solicitaran sus DLA's mensuales y las vacaciones del siguiente año en los periodos establecidos por medio de la aplicación que las registra en los ámbitos de planeación correspondientes.



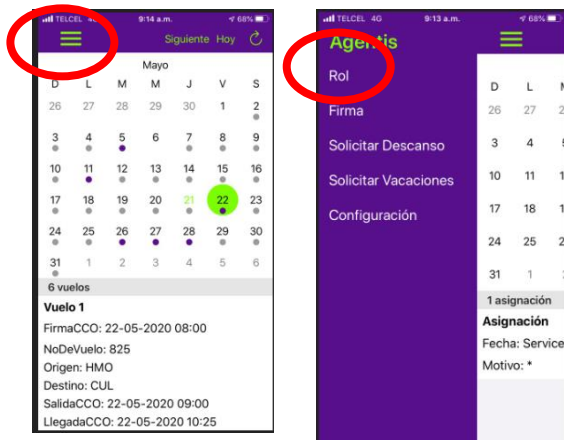
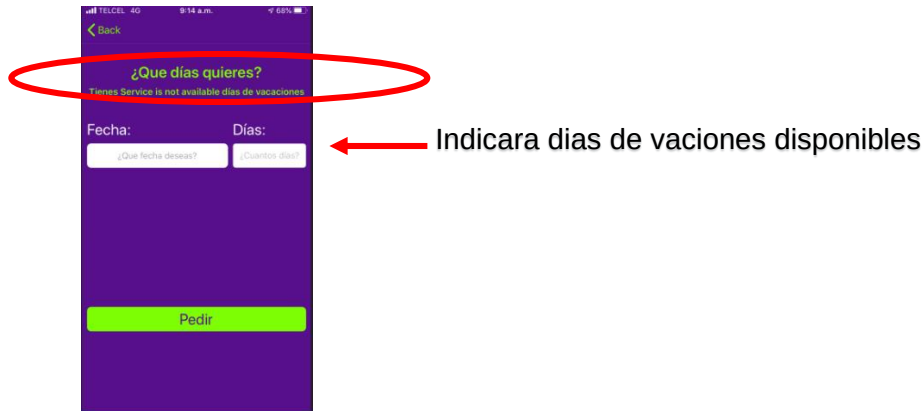
Los DLA's y vacaciones solicitados serán revisados por el área de tripulaciones y están sujetos a la aprobación aprobación y confirmación en base a los términos ya establecidos para ambos casos.



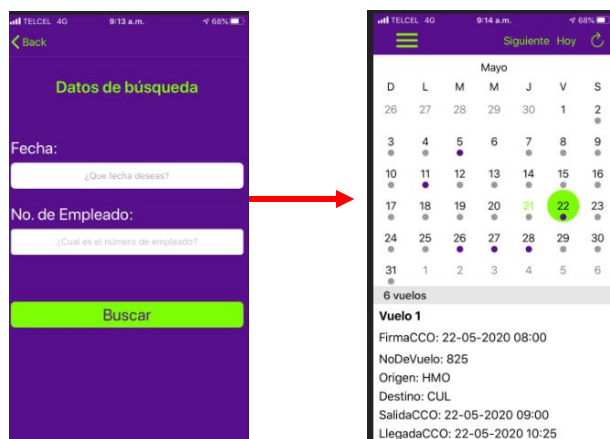
DLA's
Colocar la fecha de inicio de los días solicitados

VACACIONES

Solicitaran los dos periodos anuales a los que tienen derecho, en la aplicación se indicaran los días totales a los que tiene derecho el tripulante.



Podrán consultar su Rol de un mes en específico mediante la opción "Rol" del menú de opciones.



Ingresa la fecha del mes que desea visualizar y su número de empleado registrado en Sistema de control de tripulaciones, posterior a esto se desplegará el mes solicitado.

Esta política va enfocada para reducir los RETARDOS y AUSENCIAS, así como la mitigación de afectaciones y demoras que afectan el desarrollo de la operación diaria y en adición para establecer un criterio único y estandarizado para las tripulaciones de vuelo, por tal motivo la aplicación de Sistema de control de tripulaciones, se registrará la hora exacta de firma de pilotos y sobrecargos.

Se deberá estar 40 min antes del ETD en la aeronave donde recibirán el briefing en el avión. (obligatoriamente por el capitán) Si alguien de la Tripulación no firma a tiempo, el resto de la tripulación se ira al avión.

Así mismo la única información oficial respecto a demoras, cambios de vuelo, cancelaciones, cambio de servicios y/o horarios de salidas, puede ser difundida a ustedes únicamente por personal de Control de Tripulaciones y/o Control de Vuelos (CCO), si existiera el caso que alguna otra persona indistinta a dichas áreas le notificara algún cambio es obligación de cada tripulante, informar inmediatamente a los teléfonos ya mencionados.

8.2.1 Bases de Residencia

La empresa determinará de acuerdo a las necesidades operacionales las bases de residencia, con la finalidad de mantener el control de las jornadas y cumplir con las reglamentaciones existentes, en las estaciones donde se designe para firma de inicio y termino de servicio, será de acuerdo a rol o aviso.

8.2.1.1 Servicio de reserva en aeropuerto

1. En el servicio de reserva, el tripulante registrará su inicio de servicio en el horario indicado en su asignación y mediante el método que el área de Control de Tripulaciones indique (Llamada telefónica, correo electrónico, etc.).
2. Durante este servicio deberá permanecer en el lugar que TAR le indique. De no ser así, previa autorización deberá notificar a Control de Tripulaciones el lugar donde se encontrará (siempre que sea dentro de las instalaciones del aeropuerto o de TAR), para ser localizado en caso de activación.
3. Está prohibido abandonar el área de trabajo (aeropuerto o instalaciones de TAR) durante un servicio de reserva.

NOTA: Esta sección aplicara de forma temporal de acuerdo a las operaciones y lo mencionado por el área correspondiente.

8.2.1.2 Servicio de reserva en domicilio

El servicio de reserva a domicilio puede ser asignado una vez concluido su periodo de descanso obligatorio, por lo que no está permitido salir de su base sin autorización de la Gerencia de Sobrecargos y Estándares de Servicio y la Jefatura de Pilotos, según aplique. En caso que se requiera el servicio de alguien y no esté disponible será considerado como FALTA.

En ambos casos, ya sea servicio de vuelo o de reserva, el sobrecargo, piloto, deberá presentarse a laborar portando sus herramientas de trabajo.

NOTA: Esta sección aplicara de forma temporal de acuerdo a las operaciones y lo mencionado por el área correspondiente.

8.3 Requisitos para los aspirantes a Pilotos

Los siguientes son los requisitos mínimos a cubrir por los aspirantes a piloto de TAR:

- Ser mexicano por nacimiento
- Idioma Español
- Tener edad mínima de 21 años
- Licencia de Piloto Comercial o de Transporte Publico Ilimitado de Ala fija con capacidades en Bimotors, Vuelo por Instrumentos y Radiotelefonista Aeronáutico Restringido y las certificaciones asentadas con su bitácora de vuelo certificada por la AFAC. La capacidad de Radio Telefonista Aeronáutico Restringido Internacional solamente es necesaria para los pilotos asignados a vuelos de traslado para mantenimiento.
- Comprobar la experiencia mínima de elegibilidad
- Tener terminados estudios de Preparatoria o equivalente
- Poseer Cédula Profesional y Título de piloto aviador
- Certificado de Aptitud Psicofísica grupo I vigente
- Verificación de Antecedente Penales
- Haber cumplido con el Servicio Militar Obligatorio (en caso de piloto varón)
- Aprobar las evaluaciones teóricas, prácticas, médicas, psicométricas, manejo de software (Office) y de inglés en sus fases técnica y general.

Con objeto de asegurar que el personal de pilotos aviadores esté debidamente calificado para operar en áreas donde el lenguaje primario para las comunicaciones con el Control de Tránsito Aéreo sea el idioma inglés, TAR contratará exclusivamente pilotos bilingües, reconociendo para tal efecto la Certificación RTARI que la AFAC otorga.

El NIVEL RTARI aceptado por TAR será NIVEL 4, NIVEL 5 o NIVEL 6. Será obligación del Piloto Aviador tramitar ante la AFAC, la renovación en tiempo y forma la certificación RTARI según corresponda, cada 3 años para RTARI NIVEL 4 y cada 6 años para RTARI NIVEL 5.

Política de uso Pilotos Part-time y Freelance

TAR no hace uso de Pilotos part-time o freelance, los pilotos que forman las tripulaciones de TAR se encuentran laborando bajo contrato de servicio a horario completo bajo las condiciones de Ley actuales y aplicables.

Sin embargo, si por motivos de operación o necesidades especiales de TAR se requiriera hacer uso de pilotos part-time o freelance, sin incurrir en desviaciones a la Ley TAR se asegurará de:

- Cumplir los requisitos mencionados para aspirantes
- Contar con la misma capacitación que los pilotos considerados de planta
- Contar con un control de capacitación al igual que los pilotos de planta
- Apegarse a los procedimientos y políticas de TAR

El departamento de RH y Jefatura de Pilotos verificara que los pilotos part-time o freelance cumplan con lo antes mencionado antes de incluirse a cualquier operación de vuelo.

8.3.1 Requisitos de experiencia para la elegibilidad y licencia para pilotos de nuevo ingreso

Los siguientes son los requisitos mínimos en horas de vuelo a cubrir por los aspirantes a Capitán o Primer Oficial de TAR para pilotos de nuevo ingreso

Puesto	Experiencia	Licencia
Capitán Embraer EMB-145	-Mínimo de 4000 hrs. Totales de vuelo de las cuales al menos 400 horas serán en equipo con EFIS -Deberá mostrar al menos 1000 horas de Piloto al mando en cualquier equipo Turboreactor con categoría C o D	Transporte Publico Ilimitado Ala fija
Primer Oficial Embraer EMB-145	Deberá demostrar al menos 200 horas Totales,	Transporte Publico Ilimitado o Comercial de Ala fija

NOTA: Un Piloto con la edad de 65 años no podrá ir al mando de alguna aeronave.

El candidato será validado por la Jefatura de Pilotos el cual revisará el perfil, capacitación, competencias y habilidades técnicas y antecedentes laborales.

El candidato será validado por la Jefatura de Pilotos el cual revisará el perfil, capacitación y antecedentes laborales.

El área de Aseguramiento de la Calidad validara el proceso de documentación y capacidad de los pilotos.

Se deberá generar un expediente interno el cual contemplará como mínimo:

1. Licencia del Piloto vigente
2. Curriculum Vitae
3. Examen Médico Vigente (Este examen es emitido por Medicina Preventiva en el Transporte con una vigencia no mayor a 12 meses)
4. Examen psicotrópico
5. Carta de antecedentes no penales
6. Ultimas hojas de Bitácora
7. RTARI
8. Capacitación

Como complemento, pero no obligatorio

9. INE
10. CURP
11. RFC
12. Pasaporte (deseable)
13. Visa (deseable)
14. Cedula Profesional

8.3.2 Proceso para la selección de candidatos para la posición de PIC (Pilot In Command)

8.3.2.1 Nuevo ingreso

1. La Jefatura de Pilotos en coordinación con la Jefatura de Estándares de Vuelo analizarán los CV de los candidatos a la posición al fin de que cumpla con los requisitos descritos en el inciso anterior.
2. Se le notificará a RH para que se concrete la entrevista y evaluaciones en las oficinas de TAR.
3. Una vez en oficinas de TAR se realizará la entrevista con el comité de selección de pilotos (RH, Jefatura de Pilotos y Jefatura de Estándares de Vuelo)
4. Se realizarán 4 evaluaciones las cuales son una teórica, una práctica en FTD (cumpliendo las aprobaciones establecidas por TAR), psicométrica (para determinar sus habilidades interpersonales) y entrevista en inglés para comprobación de nivel de RTARI.
5. Se verifica la documentación en físico con el objeto de determinar su experiencia, competencia, habilidades y estado físico.
6. Recursos Humanos verificará la carta de antecedentes no penales y las pruebas de laboratorio que demuestre el no consumo de sustancias psicotrópicas con vigencia de 5 días antes de la cita en corporativo para su entrevista.

8.3.2.2 Primer Oficial a PIC.

- a. Una vez que se determine la necesidad de contar con PIC, se llevará a cabo una reunión entre la Jefatura de Pilotos y la Jefatura de Adiestramiento de Pilotos y el Departamento de capacitación, con el fin de determinar en base a las directivas giradas por la Dirección de Operaciones el número de candidatos a participar en el proceso de Selección.
 - b. Se debe tomar en cuenta para la elección de los candidatos, que cumplan los requisitos establecidos en nuestro Manual General de Operaciones, revisión en curso.
 - c. Una vez comprobados que los candidatos cumplen los requisitos, se revisará cada uno de los expedientes tanto de vuelo, adiestramiento y administrativo, con el fin de conocer cuál ha sido su trayectoria dentro de la empresa. Tomando como consideración eventos de seguridad operacional, conducta, desempeño en sus cursos inicial y periódicos tanto en tierra como en simulador.
 - d. Se llevarán a cabo tres sesiones de vuelos con diferentes asesores de ruta, con el fin de obtener tres puntos de vista diferentes en los cuales se calificará entre otras cosas:
 - Control de la aeronave
 - CRM
 - Toma de decisiones
 - Cualquier otro elemento de juicio que se considere oportuno por el asesor.
5. Una vez realizados los puntos anteriores, se llevará a cabo una reunión entre la Jefatura de Pilotos, Jefatura de Adiestramiento de Pilotos, Aseguramiento de la Calidad, y Dirección de Operaciones, con el fin de seleccionar a los candidatos idóneos para realizar el Curso de transición a Capitán.

8.3.2.3 Transición de PIC a Asesor de Ruta para Capitanes y Primeros Oficiales

1. El número de Asesores en Ruta para Capitanes y Primeros Oficiales está definido por la Jefatura de Pilotos en función al número de aviones que integren la flota de la empresa.
2. Se deben de cumplir con los mínimos de horas establecidos en este manual, descritos en la sección 12.1.9 “Selección de Asesores de Ruta para Capitanes y Primeros Oficiales”.
3. Una vez comprobados que los candidatos cumplen los requisitos, se revisará cada uno de los expedientes tanto de vuelo, adiestramiento y administrativo, con el fin de conocer cuál ha sido su trayectoria dentro de la empresa. Tomando como consideración eventos de seguridad operacional, conducta, desempeño en sus cursos inicial y periódicos tanto en tierra como en simulador.

8.3.2.4 Transición de Asesor de Ruta para Capitanes y Primeros Oficiales a Instructor de Simulador y Asesor de Vuelo.

1. El número de Instructores de Simulador y Asesor de Vuelo está definido por la Jefatura de Adiestramiento de Pilotos en función al número de aviones que integren la flota de la empresa.
2. Se debe tomar en cuenta para la elección de los candidatos, que cumplan los requisitos establecidos en este manual, descritos en la sección 12.1.8 “Selección de Instructor de Simulador y Asesor de Vuelo”.
3. Una vez comprobados que los candidatos cumplen los requisitos, se revisará cada uno de los expedientes tanto de vuelo, adiestramiento y administrativo, con el fin de conocer cuál ha sido su trayectoria dentro de la empresa. Tomando como consideración eventos de seguridad operacional, conducta, desempeño en sus cursos inicial y periódicos tanto en tierra como en simulador.

Una vez que se tenga el Piloto seleccionado, para su habilitación en las aeronaves de TAR deberá realizar como mínimo 4 piernas con un Asesor de la empresa y al término de estos, el asesor determinara si son suficientes o requiere de piernas adicionales.

8.3.3 Requisitos de experiencia para la elegibilidad para ascenso a Capitán para Primeros Oficiales de TAR

Los siguientes son los requisitos mínimos en horas de vuelo a cubrir por los aspirantes a Capitán para los primeros Oficiales de TAR

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

8.3.3.1 Requerimientos de Calificación de Pilotos

Para poder asignar un servicio de vuelo a los Capitanes, Primeros Oficiales e Instructores Asesores deberán:

Tener vigente su Licencia de Piloto Comercial de Ala fija o de Transporte Público Ilimitado de ala fija con Capacidad en Bimotors, Vuelo por Instrumentos y Radiotelefonista Aeronáutico restringido con la capacidad y puesto para el equipo asignado.

Haber aprobado el examen médico de la AFAC y estar vigente.

Haber completado el adiestramiento descrito en el Programa de Adiestramiento aprobado por la AFAC, en el que se incluye el adiestramiento necesario para resolver las condiciones de operación normales, anormales y de emergencia de la aeronave, certificación RVSM, uso del TCAS, EGPWS, cursos en CRM (TEM), Turbulencia de Estela, seguridad operacional SMS, materiales peligrosos y en el caso de los asesores instructores haber recibido el adiestramiento autorizado para operar desde el asiento derecho. Ver MGO Capitulo de Capacitación Pilotos

Cumplir con el requerimiento de experiencia reciente.

Tener la Calificación en Aeropuertos que lo requieran (únicamente en caso de ser asignado a una operación de línea en alguno de dichos aeropuertos).

8.3.3.2 Políticas de recontractación

Las Políticas de recontractación serán las marcadas por la Gerencia de Recursos Humanos y la Dirección de Operaciones.

8.3.3.3 Responsabilidades con respecto a la calificación de pilotos

De los Pilotos

1. Mantener vigente su Licencia de Piloto Comercial de Ala fija o de Transporte Público Ilimitado de ala fija con Capacidad en Bimotores, Vuelo por Instrumentos y Radiotelefonista Aeronáutico Restringido y portarla cuando se encuentre en servicio.
2. Mantener vigente su examen médico y portar el comprobante original tamaño carta cuando se encuentre en servicio
3. Haber completado el adiestramiento descrito en el Programa de Adiestramiento aprobado por la AFAC, en el que se incluye el adiestramiento necesario para resolver las condiciones de operación normales, anormales y de emergencia de la aeronave.

Del Centro de Control Operacional

Vigilar que las Condiciones Meteorológicas no sean adversas cuando se tenga programado un Emparejamiento de pilotos que no cumpla con el requerimiento de experiencia. En caso necesario procederá a solicitar un cambio de Capitán por otro que no genere una restricción de emparejamiento. Programar a los Pilotos el adiestramiento descrito dentro de los tiempos descritos en el Programa de Adiestramiento aprobado por la AFAC.

Planear el Rol cumpliendo el requerimiento de experiencia reciente de los Pilotos.

Planear el Rol cumpliendo el requerimiento de no asignar un emparejamiento de pilotos que tenga una restricción para la operación.

Asignar únicamente Capitanes calificados en aeropuertos que así lo requieran

Del Departamento de Capacitación

Proporcionar a los Pilotos el adiestramiento descrito en el Programa de Adiestramiento aprobado por la AFAC, manteniendo los registros correspondientes.

De la Jefatura de Pilotos

Vigilar que los Pilotos porten su Licencia vigente de Piloto Comercial o TPI según proceda de Ala fija con Capacidad en Bimotors, Vuelo por Instrumentos y Radiotelefonista Aeronáutico restringido, y llevar el control del vencimiento de licencias de todos los Pilotos.

Vigilar que los pilotos porten el comprobante original tamaño carta vigente de su examen médico, y llevar el control del vencimiento del examen médico de todos los Pilotos.

Controlar el Rol cumpliendo el requerimiento de experiencia reciente de los Pilotos.

Controlar el Rol cumpliendo el requerimiento de emparejamiento para cumplir con los requerimientos de la operación.

Asignar día a día únicamente Capitán calificados en aeropuertos que así lo requieran.

Del Piloto al mando.

Vigilar y comprobar sus propios documentos y calificaciones, así como verificar los requerimientos de documentos, capacidades y calificaciones para los Capitanes en adiestramiento de vuelos asesorados IOE, Primeros Oficiales, y Sobrecargos que se indican esta sección que sean parte de su tripulación en el primer briefing de integración de la tripulación.

8.4 Requisitos para Gerencia de Sobrecargos y Estandares de Servicio

1. Tener edad mínima de 21 años
2. Licencia de sobrecargo certificada por la AFAC vigente
3. Tener terminados estudios de Preparatoria o equivalente
4. Certificado de Aptitud Psicofísica vigente
5. Haber cumplido con el Servicio Militar Obligatorio (en caso de sobrecargo varón)
6. Aprobar las evaluaciones teóricas, prácticas, médicas, psicométricas, manejo de software (Office) y de inglés en sus fases técnica y general.
7. Comprobar la experiencia mínima:

	Experiencia
Nuevo ingreso	• 5 años operando como sobrecargos y/o: • 3 años si ya cuentan con experiencia en el equipo ERJ 145
Ascenso	• 2 años como sobrecargo en TAR • No tener antecedentes negativos en su expediente
Asignación	• 5 años operando como sobrecargos y/o: • 3 años si ya cuentan con experiencia en el equipo ERJ 145

8.4.1 Requisitos para los aspirantes a Sobrecargos en línea

1. Tener edad mínima de 18 años
2. Licencia de sobrecargo certificada por la AFAC
3. Sin experiencia en la aviación o experiencia de hasta 2 años en otras compañías aéreas.
4. Tener terminados estudios de Preparatoria o equivalente
5. Certificado de Aptitud Psicofísica vigente
6. Pasaporte
7. Visa USA (preferente)
8. Haber cumplido con el Servicio Militar Obligatorio (en caso de sobrecargo varón)
9. Aprobar las evaluaciones teóricas, prácticas, médicas, psicométricas, manejo de software (Office) y de inglés en sus fases técnica y general.

8.4.2 Requisitos para los aspirantes a Sobrecargos de TAR (Formación de Sobrecargos)

Los siguientes son los requisitos mínimos a cubrir por los aspirantes a sobrecargo de TAR:

1. Tener edad mínima de 18 años
2. Ser mexicana de nacimiento
3. Comprobar la experiencia mínima 1año en atención a clientes
4. Tener terminados estudios de Preparatoria o equivalente
5. Haber cumplido con el Servicio Militar Obligatorio (en caso de sobrecargo varón)
6. Aprobar las evaluaciones teóricas, prácticas, médicas, psicométricas, manejo de software (Office) y de inglés en sus fases técnica y general

8.4.3 Calificación y Requerimiento de calificación y experiencia reciente de los Sobrecargos

1. Los Sobrecargos de TAR deberán cumplir con lo siguiente para mantenerse como Sobrecargos de la Empresa.
2. Mantener vigente su Licencia de Sobrecargo de Aviación.
3. Haber aprobado el examen médico de la AFAC y mantenerlo vigente.
4. Haber completado el adiestramiento descrito en el Programa de Adiestramiento aprobado por la AFAC.
5. Mantener el requerimiento de experiencia reciente.

8.4.4 Responsabilidades con respecto a la calificación de Sobrecargos

De los Sobrecargos:

1. Mantener vigente su Licencia vigente de Sobrecargo de Aviación y portarla cuando se encuentre en servicio.
2. Mantener vigente su examen médico y portar el comprobante original tamaño carta cuando se encuentre en servicio.
3. Haber completado el adiestramiento descrito en el Programa de Adiestramiento aprobado por la AFAC.

Del Departamento de Capacitación

1. Proporcionar a los Sobrecargos el adiestramiento descrito en el Programa de Adiestramiento aprobado por la AFAC, manteniendo los registros correspondientes.
2. Programar a los Sobrecargos el adiestramiento descrito dentro de los tiempos descritos en el Programa de Adiestramiento aprobado por la AFAC.

De la Jefatura de Control de Tripulaciones:

1. Planear el Rol para mantener el requerimiento de experiencia reciente de los Sobrecargos.

8.5 Método para la integración de tripulaciones, considerando marca y modelo de la aeronave utilizada, tipo, área de operación a ser emprendida y fase de vuelo.

Con el objetivo de tener una medida de mitigación de riesgo TAR y su programa SMS, adopta la siguiente política de Emparejamiento de pilotos en base a una combinación de experiencia operacional previa de los Capitanes y Primeros Oficiales contratados, los cuales cumplen con los requisitos de horas establecidos en MGO Capacitación.

8.5.1 Emparejamiento de pilotos en base a su experiencia

Adicionalmente a los requisitos de contratación se tienen combinaciones de experiencia operacional que se indican en la tabla. La responsabilidad de su aplicación es de la Jefatura de Control de Tripulaciones al programar y hacer los cambios necesarios para que se respete el emparejamiento de pilotos de esta sección.

	Capitanes con menos 300 horas al mando ERJ145	Capitanes con más 300 horas al mando ERJ145	Primeros oficiales de nuevo ingreso con menos de 300 horas en el equipo	Primeros oficiales con más de 300 horas en el equipo
Capitanes con menos de 300 horas al mando en ERJ145	No Aplica	No Aplica	NO AUTORIZADO	AUTORIZADO
Capitanes con más 300 horas al mando en ERJ145	No Aplica	No Aplica	AUTORIZADO	AUTORIZADO
Primeros oficiales de nuevo ingreso con más de 300 horas en el equipo	AUTORIZADO	AUTORIZADO	No Aplica	No Aplica
Primeros oficiales con menos de 300 horas en el equipo	NO AUTORIZADO	AUTORIZADO	No Aplica	No Aplica

La Jefatura de Control de Tripulaciones notificara a los Pilotos cuando se cumpla alguno de los supuestos descritos en la tabla anterior mediante cualquier medio y se puedan tomar las medidas necesarias para la seguridad del vuelo, como complemento se tiene el sistema de control de tripulaciones el cual ayuda a la validación y advertencia de esta combinación en cabina.

8.5.2 Limitaciones para Primeros Oficiales como Piloto Volando cuando tienen menos de 100 horas de vuelo en operaciones de línea en el E145

Las siguientes limitaciones como Piloto Volando para el Primer Oficial deberán ser observadas por ambos pilotos, siendo el Capitán del vuelo el directamente responsable de su aplicación.

Si el Primer Oficial tiene menos de 100 horas de vuelo como segundo al mando en operaciones de línea (desde el momento que fue dado como apto para la línea por un Asesor Instructor) en el tipo de avión que está volando y el piloto al mando no es un Asesor Instructor avalado por TAR, el Capitán debe ser el Piloto Volando en todos los despegues y aterrizajes bajo las siguientes condiciones:

En los aeropuertos especiales designados por TAR en el MGO o por algún Boletín en cualquier condición, y en cualquiera de las siguientes condiciones en los demás aeropuertos:

1. El valor de la visibilidad reportada en el último informe del tiempo en el aeropuerto se encuentra en o por debajo de 3 /4 milla estatuta para aproximaciones ILS.
2. El alcance visual de pista para la pista a ser utilizada es igual o inferior a 4000 pies.
3. La pista de aterrizaje para ser utilizado esté contaminada con agua, nieve, aguanieve o similares condiciones que pueden afectar negativamente el rendimiento del avión.
4. La acción de frenado en la pista que se utilizará se informa, es inferior a " bueno" por la torreo o un reporte de piloto que lo preceda en la aproximación o el despegue.
5. La componente de viento cruzado para la pista a ser utilizada es de más de 10 nudos.
6. Se tiene reporte de windshear o ráfagas en o la vecindad del aeropuerto.
7. Cualquier otra condición en la que el Capitán determine que sea prudente ser el Piloto Volando.

8.6 Requerimiento mínimo de tripulación, tiempo de vuelo y periodo de servicio planeado.

La Jefatura de Control de Tripulaciones es la responsable de programar y controlar que los pilotos y sobrecargos no rebasen los tiempos especificados en esta sección, así como programar el mínimo de tripulación indicado para el equipo de vuelo.

Se transcribe los límites máximos legales indicados por el Reglamento de la Ley de Aviación Civil para tiempos de vuelo.

ARTÍCULO 82. Los miembros de la tripulación de vuelo y de la tripulación de sobrecargos no pueden volar más de noventa horas durante un período de treinta días naturales consecutivos, ni más de unas mil horas durante un período de trescientos sesenta y cinco días naturales consecutivos. Asimismo, no pueden volar más de treinta horas durante un período de siete días naturales consecutivos; si son operadas las treinta horas en este período o en uno menor, deben ser relevados de toda actividad aeronáutica en las siguientes veinticuatro horas y se reiniciará el período de siete días naturales consecutivos.

Los recesos o descansos efectuados por el tripulante dentro de estos períodos establecidos de días naturales consecutivos, no podrán ser tomados en cuenta para el reinicio de dichos períodos, prevaleciendo el concepto de días naturales consecutivos.

Cuando los miembros de la tripulación de vuelo o de la tripulación de sobrecargos hayan volado más de ocho horas y treinta minutos durante un período de veinticuatro horas, deben recibir veinticuatro horas de descanso antes de que se les asigne otro servicio.

Sólo para vuelos de largo alcance y como medida excepcional, los miembros de la tripulación de vuelo y los miembros de la tripulación de sobrecargos deben volar el excedente en tiempo necesario para completar el vuelo. No obstante, lo anterior, los tiempos globales de vuelo y de descanso deben ajustarse a lo dispuesto en este artículo.

La autoridad aeronáutica podrá autorizar variaciones a los límites de horas a que se refiere este artículo conforme a las normas oficiales mexicanas correspondientes y, en lo no previsto por éstas, de conformidad con las disposiciones técnico administrativas que emita para tal efecto, sin afectar las cuestiones de seguridad, tomando en consideración las características del servicio, tipo de aeronave o cuando el desarrollo tecnológico lo requiera.

8.6.1 Tripulación Mínima E145

La Tripulación Mínima de Vuelo para estas aeronaves en todas condiciones (IFR, VFR, de día o de noche), para el tipo de operaciones de TAR, es el siguiente:

	Capitán	Primer oficial	Sobrecargo
EMB-145	1	1	1

La Tripulación Mínima de Vuelo para Sobrecargos aplica exclusivamente para vuelos con pasajeros.

8.6.2 Definición del tiempo de servicio planeado de pilotos y sobrecargos

El tiempo de servicio planeado incluye las actividades que se listan. Es obligación de la Jefatura de Control de Tripulaciones programar los servicios considerando las actividades y las limitaciones especificadas en sección 8.14 de este capítulo.

- Tiempo que se destine y ejerza en actividades administrativas o de oficina previa y/o posterior a una asignación de vuelo, para tripulaciones que tienen puestos administrativos
- Tiempo de adiestramiento previo y/o posterior a una asignación de vuelo.
- Tiempo de transportación como tripulante no operativo previo y/o posterior a una asignación de vuelo, para traslado de tripulaciones ordenado por la empresa.
- La duración completa del vuelo.

8.6.3 Rol de vuelos de los tripulantes.

Los servicios planeados se comunican a los tripulantes mediante un rol de vuelos mensuales. La Jefatura de Control de Tripulaciones es la responsable de emitir los roles previos al inicio del servicio del tripulante. El Rol de vuelos puede ser enmendado las veces que sea necesario para cumplir con los servicios, respetando lo estipulado por la ley y el MGO respecto a los servicios y descansos.

8.7 Experiencia en horas de vuelo total y en el tipo, estado de actualización y capacidad de los miembros de tripulación.

Adicionalmente a lo indicado en la sección capacitación para la selección de pilotos de esta sección las combinaciones de emparejamiento de pilotos en base a su experiencia como una medida de mitigación de riesgo del programa SMS.

Emparejamiento es el método de TAR para integrar pilotos para efectuar una operación segura tomando en consideración sus experiencias operacionales, capacidades certificadas, y lo especificado para los requerimientos de Pilotos calificados para operaciones de línea en aeropuertos, rutas, despegues o aproximaciones que requieren Calificación Especial.

El Capitán es el responsable de aplicar las limitaciones para Primeros Oficiales como Piloto Volando cuando tienen menos de 100 horas de vuelo en operaciones de línea en el E145

Los sobrecargos que han sido dadas como satisfactorias de acuerdo al programa de Capacitación establecido en el MGO, posteriores a sus vuelos de asesoramiento no tienen ninguna restricción en cuanto a experiencia salvo las indicadas para ser elegibles por la Gerencia de Sobrecargos y Estándares de Servicio.

8.8 Designación del piloto al mando y los procedimientos para el relevo del piloto al mando u otros miembros de la tripulación.

El piloto responsable de la conducción y seguridad de la aeronave durante el tiempo efectivo de vuelo, y que tiene a su cargo la dirección, el cuidado, el orden y la seguridad de la tripulación, de los pasajeros, el equipo y los bienes que aquel transporte se le denomina piloto al mando.

Es el jefe de la comunidad viajante y auxiliar del Ministerio Público y de la Policía Judicial Federal. Las disposiciones y restricciones que se viera obligado a dictar el piloto para mantener la disciplina, el orden y la seguridad de las personas, del avión, de mercancías o de correo, son actos de índole oficial que derivan de su carácter de auxiliar de las autoridades administrativas y la Policía Judicial Federal.

En ejercicio de las facultades y responsabilidades que les confiere a los Pilotos al mando, en los artículos 220 de la Ley Federal del Trabajo, 40 y 41 de la Ley de Aviación Civil y 133 del Reglamento de Operaciones de Aeronaves Civiles, la tripulación bajo su mando y los pasajeros de la operación deben respetar las ordenes emanadas de los Capitanes al mando, cuando a su juicio y pruebas documentales sea conveniente dejar en tierra a cualquier tripulante o pasajero que altere el orden, la disciplina o la seguridad operacional.

Funcionario Público: Piloto con la categoría de Capitán que da fe y actúa en actos concretos y de acuerdo con la ley en beneficio o servicio de la comunidad viajante, en el vuelo asignado.

Facultades en Emergencia: Los pilotos en la conducción de los vuelos deberán ceñirse a las normas de las disposiciones de la Ley de Aviación Civil y Reglamentos de la Ley de Vías Generales de Comunicación los manuales de la empresa sobre reglas técnicas y de seguridad, podrán no apearse a esas normas cuando; lo exigiera la seguridad inmediata de la aeronave, tripulantes o pasajeros y los justifiquen en las circunstancias concretas en cada paso, dando aviso de ello a la empresa.

Ver el MGO Capítulo de funciones y responsabilidades de los pilotos.

8.8.1 Autoridad del piloto al mando respecto a la operación en vuelo

La autoridad del Piloto al mando de TAR emana de dos fuentes principales que son: Las Leyes de este país y su rango dentro de la empresa. Las Leyes establecen que cualquier persona a bordo de un avión, deberá obedecer las órdenes legales del Piloto al mando, **con el propósito de hacer efectiva la seguridad del vuelo, sus ocupantes y sus bienes**. Al Piloto al mando también se le confiere la autoridad por ley, para mantener el orden y la disciplina del avión en vuelo.

Por ningún motivo el piloto al mando puede ejercer esta autoridad fuera del ámbito operacional del vuelo, o ejercerla en tierra fuera del ámbito de sus responsabilidades especificadas en el MGO capítulo de Funciones y Responsabilidades

NOTA: El piloto al mando tiene la autoridad para asegurar que un vuelo no será comenzado a menos que el combustible a bordo de la aeronave sea suficiente para completar el vuelo planeado, así mismo tiene la autoridad para no continuar un vuelo cuando el propósito del vuelo haya cambiado de su planeación original a menos que se lleve a cabo un análisis para completar el vuelo.

Dentro de TAR, la autoridad y obligaciones del Piloto al mando, se derivan de la estructura de administración básicamente. Así que de la Dirección General emana la autoridad del Piloto al mando y su correspondiente responsabilidad.

El Piloto al Mando representa, en el marco de sus actividades a la empresa.

El Piloto al mando como responsable de la dirección de vuelo, deberá ser un ejemplo para su tripulación, tanto en el aspecto profesional como en su apariencia y comportamiento. Así mismo, será responsable de asegurarse que todos aquellos que estén bajo sus órdenes, cumplan con sus obligaciones como les sean requeridas.

8.8.2 Inicio y termino de la autoridad del piloto al mando

El inicio de la autoridad del piloto al mando respecto a la tripulación inicia en la integración de la tripulación el briefing de salida del primer vuelo de servicio.

Con la finalidad de que se lleve a cabo de manera correcta la revisión de documentos, así como el briefing de la tripulación, dicha revisión y briefing sean llevados a cabo a bordo del avión toda vez de evitar distractores externos, por lo que será responsabilidad del Capitán al mando llevar a cabo este nuevo procedimiento.

Lo anterior se les pide que lo apliquen sin excepción alguna aun cuando se tenga demora una vez que aborden el avión.

Con este nuevo esquema, se contempla que la tripulación este cuando menos 45 minutos antes de la salida del vuelo en el avión.

Es importante mencionar que la hora de firma a sus servicios es 1 hora antes de la salida del vuelo.

El Capitán al mando será única y exclusivamente facultado para revisar la documentación de su tripulación la cual contempla vigencia y que sea original.

8.8.2.1 Contenido del briefing

1.- En caso de alguna eventualidad durante el despegue o aterrizaje se dará vía P.A. el comando “ATTENTION CREW WAIT FOR INSTRUCTIONS”

2.- El sobrecargo al no escuchar el aviso y transcurran más de 10 segundos revisará condiciones exteriores y llevará a cabo la evacuación.

3.- En caso de alguna eventualidad o emergencia planeada se dará el “TEST”

Tipo de Emergencia

Evacuación si se requiere o no

Señales para la evacuación

Tiempo que se dispone para preparar la cabina

4.- El concepto de cabina estéril (10 mil FTS)

5.- Proporcionará al/la Sobrecargo la palabra CLAVE en caso de interferencia ilícita.

6.- La delegación de la autoridad al sobrecargo para que autorice el abordaje.

7.- En adición, el capitán proporcionará a la tripulación los datos del plan de vuelo (# DE VUELO, PAXS, WX, NOTAMS, ETC).

NOTA: Se les pide a todos los tripulantes evitar durante los tránsitos, retrasar la entrega del avión con pláticas o conversaciones ajenas a la operación del vuelo

Desde el momento del cierre de las puertas de la aeronave para su salida y hasta la apertura de la puerta en la estación de llegada el piloto al mando ejerce su autoridad sobre los pasajeros en materia de seguridad.

Desde el inicio hasta el término del servicio de vuelo, el Piloto al mando tiene la responsabilidad y el cuidado sobre toda su tripulación, y dentro del marco de su investidura como líder tomará las decisiones adecuadas en bien de la seguridad y las políticas de la empresa.

La autoridad del piloto al mando termina cuando firma el libró de bitácora del último trámite respecto a la operación.

8.8.2.2 Autoridad de Emergencia del Capitán

En esta sección del MGO se encuentra descrita la autoridad de emergencia del Capitán del Vuelo.

- Cumplimiento con las condiciones y limitaciones del AOC
- Al llevar el Control Operacional de un vuelo, el Capitán y el Controlador están obligados a cumplir antes y durante el vuelo con las limitaciones descritas en el AOC para operaciones nacionales.
- Lo especificado por la Ley de Aviación Civil en condiciones de emergencia.

8.8.2.3 Relevo del piloto al mando y otros miembros de la tripulación.

La Dirección de Operaciones a través del personal de la Gerencia de Sobrecargos y Estándares de Servicio y/o de la Jefatura de Pilotos podrán relevar al piloto al mando, primeros oficiales y sobrecargos en cualquier momento excepto una vez iniciado el vuelo por políticas de TAR, condiciones de seguridad, procedimientos o cuando la AFAC lo solicite a TAR mediante el oficio correspondiente. El relevo puede ser verbal o mediante aviso por el personal de Controladores, Oficiales de Operaciones, Representante de Estación al recibir las instrucciones del personal de la Dirección de Operaciones.

8.9 Designación del piloto al mando.

Designación del piloto al mando y otros miembros de la tripulación.

La designación es una facultad de la Dirección de Operaciones la cual designará al piloto al mando, Primeros oficiales y sobrecargos designado aquellos pilotos y sobrecargos que hayan cumplido con el programa de adiestramiento, obtengan las capacidades indicadas por la regulación y tengan las capacidades para el tipo de operación a realizar.

Designación del piloto al mando que se denominará Capitán para las operaciones de Línea. En vuelos de asesoramiento IOE para pilotos al puesto de Capitán el piloto al mando será el Asesor Instructor designado por TAR.

Adicionalmente a lo indicado en el punto anterior el piloto al mando es responsable de garantizar que:

- a. No debe comenzar ningún vuelo si algún miembro de la tripulación de vuelo se halla incapacitado para cumplir sus obligaciones por una causa cualquiera, como lesiones, enfermedad, fatiga o los efectos del alcohol o de drogas; y
- b. No debe continuar ningún vuelo más allá del aeródromo adecuado más próximo, cuando la capacidad de los miembros de la tripulación de vuelo para desempeñar sus funciones, se vea significativamente reducida por la aminoración de sus facultades debido a causas tales como fatiga, enfermedad, falta de oxígeno.
- c. Para garantizar la seguridad del vuelo y/o la de sus ocupantes, en caso necesario y con causa justificada, el piloto al mando de la aeronave, puede relevar de sus funciones a otro miembro de la tripulación de vuelo o de sobrecargos, y distribuir labores de trabajo de acuerdo a las funciones establecidas en el Manual General de Operaciones y sus complementos.
- d. La seguridad de todos los miembros de la tripulación, pasajeros y carga que se encuentren a bordo.
- e. Debe cerciorarse de que durante la operación se sigan minuciosamente las listas de verificación aplicables del SOPM, QRH, AOM, AFM y MEL.
- f. Responsable de mantener la puerta de cabina de pilotos cerrada y asegurada en todo momento, antes de iniciar el vuelo y hasta el momento de concluirlo. Esta puerta debe poder asegurarse desde el interior de dicha cabina.
- g. Responsable del uso óptimo de las oportunidades e instalaciones para el descanso y de planificar y usar sus periodos de descanso correctamente, para minimizar el riesgo de fatiga.
- h. Tiene prohibido como piloto de TAR, (lo mismo aplica a los primeros oficiales) utilizar sus tiempos de descanso para tripular aeronaves diferentes a las que está obligado con TAR.
- i. Usar y cuidar del equipo necesario para el desarrollo de las funciones del personal de vuelo.

8.10 Reglas aplicables a la designación del piloto al mando y calificaciones especiales.

Además de lo indicado a las capacidades indicadas en el MGO capacitación para pilotos para los adiestramientos y capacidades en su licencia y de la integración de tripulaciones las siguientes son reglas que deberá observar la Jefatura de Control de Tripulaciones para la designación de piloto al mando referente a la capacidad en las rutas o aeropuertos especiales.

8.10.1 Requerimiento de experiencia reciente de los Pilotos

Ningún Piloto podrá actuar como Capitán o Primer Oficial de una aeronave cuando no haya realizado al menos un despegue y aterrizaje dentro de los últimos 30 días, en un avión de su capacidad o FFS nivel C o D. La Jefatura de Control de Tripulaciones son responsables de asegurar que este requerimiento sea cumplido al asignar las tripulaciones.

8.10.2 Requerimiento de Pilotos calificados para operaciones de línea en aeropuertos, rutas, despegues o aproximaciones que requieren Calificación Especial.

La calificación especial se podrá obtener con: un módulo de teoría, medio gráfico, módulo de práctica en FFS, módulo de práctica en vuelos asesorados o una combinación de los anteriores dependiendo de la clasificación del aeropuerto u operación, de acuerdo a lo establecido en el MGO.

No se asignarán Pilotos a una operación de línea que requiera Piloto al mando o ambos pilotos calificados en aeropuertos, rutas, despegues o aproximaciones que requieren calificación especial, a menos que:

- Dicho Piloto, dentro de los últimos 12 meses, haya efectuado al menos un vuelo al aeropuerto que requiere calificación como Capitán, Primer Oficial, o Asesor- Instructor ya sea en forma real o en un simulador con nivel " D ".
- o
- Haya recibido dicha capacitación usando un módulo de teoría o por un medio gráfico (boletines o circulares)

8.10.3 Tipos de Calificación de Pilotos para su adiestramiento o información

Los Pilotos pueden ser calificados para operaciones de línea en Aeropuertos, rutas, despegues o aproximaciones que requieren calificación durante su adiestramiento por medio de alguno de los siguientes tipos de calificación:

Tipo de Calificación Especial			
Tipo (1)	Descripción del Adiestramiento en FFS o asesorado IOE	Capitán	Primer Oficial
1	Revisión en clase, o plática de un Instructor de tierra, Asesor Instructor con el uso de representaciones pictóricas o videos.	X	X
2	Adiestramiento en FFS nivel C o D o Vuelo asesorado IOE con un Asesor Instructor.	X	
3	Adiestramiento en FFS nivel C o D y Vuelo asesorado IOE con un Asesor Instructor.	X	

Definición de Operaciones de línea en aeropuertos, rutas, despegues o aproximaciones que requieren Calificación Especial ver en esta sección.

Nota (1)

Ver las Especificaciones para definición para aeropuertos, rutas, despegues o aproximaciones que requieren Calificación Especial en el MGO Cap. 10

8.10.4 Requerimientos para los tipos 2 y 3

Un piloto al mando debe haber hecho una aproximación real o en FFS nivel D a cada aeródromo según aplique, de aterrizaje en la misma ruta, en ruta similar o tramo de ruta, acompañado de un piloto que esté capacitado para el aeródromo helipuerto, como miembro de la tripulación de vuelo o como observador en la cabina de la tripulación de vuelo o en un FFS nivel D.

El piloto al mando mantendrá la calificación en el aeropuerto especial o ruta si al menos en los 12 meses precedentes ese piloto haya hecho por lo menos un viaje como piloto miembro de la tripulación de vuelo, como piloto inspector o como observador en el compartimiento de la tripulación de vuelo.

En caso que se exceda los doce meses se deberá rehabilitar al piloto de acuerdo a lo indicado para el tipo de calificación del especial.

8.11 Incapacidad de tripulación, enfermedad o cirugía que requiera la valoración de medicina preventiva del transporte

Base QRO

Los tripulantes enfermos deben reportarse al CCO, de acuerdo al procedimiento interno de la Jefatura de Control de Tripulaciones. Es absolutamente necesario que la persona que haga el reporte indique si asistirá al IMSS.

Solamente son aceptadas por TAR las incapacidades que se extiendan:
Por los médicos del IMSS para justificación de la ausencia.

Es obligación del tripulante tener la documentación del Seguro Social en orden para que esta institución le dé una atención adecuada. Asimismo, los tripulantes tienen invariablemente que dar aviso del cambio de domicilio al IMSS, presentando a la clínica de adscripción copia sellada por TAR.

Es obligación del tripulante informar telefónicamente al CCO, el período por el cual quedó amparado por el médico del IMSS, inmediatamente después de que haya recibido su incapacidad. Si se encuentra imposibilitado para ello, debe hacerlo por medio de un familiar, o por medio de quien mejor convenga. A su vez, CCO debe notificar lo anterior a la Jefatura o Gerencia correspondiente y a la Jefatura de Control de Tripulaciones.

Entrega de incapacidades

Todos los tripulantes que hayan sido amparados por el seguro Social, deben entregar su incapacidad a la Jefatura de Pilotos o a la Gerencia de Sobrecargos y Estándares de Servicio, como máximo 24 horas después de haber recibido el inicio de la(s) incapacidad(es). Si se encuentra imposibilitado para ello, debe hacerlo por medio de un familiar, o por medio de quien mejor le convenga.

8.11.1 Procedimiento de alta de una enfermedad o cirugía que requiera la valoración de medicina del transporte.

El personal de vuelo con una enfermedad o cirugía que requiera la valoración de la Dirección General de Protección y Medicina Preventiva en el Transporte deberá, como requisito para poder reanudar sus servicios, presentar su alta médica a la Jefatura o Gerencia correspondiente para que este informe a la Jefatura de Control de Tripulaciones y se incorpore a sus funciones.

TAR podrá requerir una revaloración en todo momento a sus Pilotos, Sobrecargos, Oficiales de Operaciones y Técnicos de Mantenimiento que se hayan sometido a una intervención quirúrgica o cuando por las condiciones operacionales, incidentes o reportes se desprenda del análisis en el Comité de Seguridad Operacional.

El personal deberá practicarse, el examen psicofísico integral, a fin de evaluar su estado de salud y dictaminar su aptitud psicofísica o no aptitud psicofísica para realizar las actividades que su Licencia Federal le confieren.

Enfermedad fuera de la base QRO.

Dar aviso al Capitán o primer oficial o sobrecargo y Representante de Estación o su representante, tan pronto como se sienta indispuerto y solicitar atención médica, informando a éste último si la atención es requerida en su habitación o si acude al médico del IMSS. En las estaciones, se debe avisar al Representante de Estación o su representante para que haga los arreglos necesarios, a fin de que reciba atención médica adecuada. Ver el procedimiento Interno de la Jefatura de Control de Tripulaciones respecto a la comunicación y unidades médicas.

Una vez recibida la atención médica, debe solicitar la incapacidad o comprobante médico respectivo e informar al Capitán del vuelo o al Representante de Estación de los días amparados, recibiendo instrucciones de la fecha y vuelo en que debe concentrarse a la base.

Tan pronto como el Representante de Estación o representante de TAR, se entere de que un tripulante no puede proseguir el vuelo, enviará un mensaje al CCO el cual decidirá la forma en que ha de ser substituido con base en el dictamen médico y en la fecha probable de regreso a la base.

Si el tripulante no puede trasladarse a la base como parte de la tripulación de vuelo, pero a juicio del médico puede hacerlo como miembro extra, el traslado debe hacerse lo más pronto posible.

Es obligación del tripulante enfermo recabar del médico autorizado, el comprobante de incapacidad, que deberá entregar a su regreso a la base, a la brevedad posible.

Al llegar a la base, el tripulante debe, reportarse al área de Control de Tripulaciones, para reportar el estado en el cual se encuentra y confirmar su siguiente servicio.

8.11.2 Seguimiento de incapacidades en vuelo por el personal de tierra.

El Representante de Estación o su representante deberán apoyar a las tripulaciones en todo momento después de desembarcar del avión para que asista a la unidad médica más cercana, dando aviso al CCO cuando éste ya se encuentre atendido en la unidad.

El tripulante a partir de este momento deberá seguir el procedimiento fuera de base o en base QRO.

8.12 Instrucciones de la sucesión del mando en la incapacidad de tripulación en vuelo. Capacidad requerida para asumir el mando.

8.12.1 Sucesión del Piloto al Mando

Solo se permitirá la Sucesión al mando del Piloto al Mando designado por TAR en caso de una súbita enfermedad incapacitante o muerte del Piloto al mando asignado por rol. En tal caso el Primer Oficial debe de proceder con el procedimiento de emergencia que se indica en el SOPM para piloto incapacitado.

8.12.2 Capacidad de Pilotos en caso de incapacidad en vuelo

Ambos pilotos tienen la capacidad de operar el avión en forma segura en caso que alguno de los dos quede incapacitado en vuelo hasta su aterrizaje.

8.12.3 Requerimiento de 2 Tripulantes en cabina de Vuelo

En la Cabina de Vuelo del EMB-145 siempre debe haber dos tripulantes con el fin de asegurarse que la puerta pueda ser abierta en caso de incapacidad del piloto volando. Lo anterior está estipulado en los Manuales de Embraer. La instrucción anterior no impide que un piloto utilice el baño o requiera verificar alguna situación en la cabina de pasajeros, siempre y cuando la puerta permanezca cerrada una vez que salga o entre, y de que otro miembro de la tripulación (el Sobrecargo) ingrese a la cabina, debiendo ocupar éste el asiento del observador.

Si viniera a bordo un miembro extra de la tripulación en el asiento del observador, éste deberá cerrar la puerta y asegurarla, y ocupar nuevamente el asiento del observador hasta que el Piloto regrese a su posición.

8.13 Las normas y guías relevantes para los miembros de tripulación de cabina y de vuelo referentes a la salud.

En donde se indica las restricciones aplican al personal de oficiales de operaciones, controladores, agentes de servicio al cliente y empleados de trabajos generales.

Adicionalmente los pilotos deberán consultar la Información Médica para Pilotos que se presenta en la Circular Informativa Aeronáutica 04 contenida en el PIA sección AIC

La sección presenta la información sobre las siguientes materias:

Bebidas alcohólicas.

Narcóticos.

Drogas, incluso tabletas para dormir, medicamentos que alteren la capacidad física, alergias, inmunizaciones.

Práctica de buceo.

Donación de sangre.

Precauciones con los alimentos, antes y durante el vuelo.

Descanso y sueño ver MGO 8.14

Intervenciones quirúrgicas

Nota

Las limitaciones anteriores no son limitativas a las que por Ley Federal del Trabajo y por el Reglamento del Servicio de Medicina Preventiva en el Transporte sean aplicables.

8.13.1 Bebidas alcohólicas.

Está prohibido presentarse o llevar a cabo cualquier servicio bajo la influencia de alcohol o cualquier sustancia que pueda afectar el comportamiento del tripulante en servicio.

Dentro de las 24 horas anteriores al inicio de cualquier servicio y durante el transcurso de este, queda absolutamente prohibida la ingestión de bebidas alcohólicas.

En la cabina de pilotos, ninguna persona bajo ningún motivo puede ingerir bebidas alcohólicas.

Es política de TAR no servir bebidas alcohólicas por ningún motivo a menores de edad, incluyendo aquellas consideradas como moderadas, tales como cerveza, vino blanco o tinto etc., considerando como menores de edad a todos los pasajeros menores de 18 años. Lo anterior, incluye a aquellos pasajeros extranjeros viajando a bordo de aviones de TAR y que se sujetan a lo establecido por la reglamentación aeronáutica de este país. En el caso de sospecha de que algún tripulante en servicio se encuentre bajo la influencia de alcohol o de droga, deberá el tripulante o personal de operaciones notificar esto al Capitán o Representante de Estación y hacer el reporte a la Dirección de Seguridad Aérea y Aseguramiento de la Calidad.

8.13.2 Medicamentos (drogas, narcóticos)

Está estrictamente prohibido el consumo de drogas, narcótico o estupefaciente por miembros de la tripulación.

Está prohibido presentarse o llevar a cabo cualquier servicio bajo la influencia de medicamentos que puedan afectar el comportamiento del tripulante en servicio.

Ciertos medicamentos de uso común tienen un marcado efecto sobre el sistema nervioso lo cual puede causar un detrimento temporal sobre la habilidad de los tripulantes para el vuelo. De preferencia los tripulantes deberán de consultar a un médico con conocimientos sobre medicina de aviación, de no ser posible es muy importante que los miembros de la tripulación siempre se aseguren preguntando al médico si el medicamento que les ha sido prescrito tiene efectos sobre el sistema nervioso.

Los síntomas y efectos secundarios de los medicamentos pueden afectar la capacidad del tripulante, por lo que la aplicación y suministro de estos debe quedar bajo la estricta supervisión de los médicos del IMSS o de las autoridades de medicina de aviación de la SCT.

Uso de SULFAS. Estos medicamentos afectan las propiedades de oxigenación de la sangre a un extremo que a veces inducen mareos y pérdida de coordinación.

Bajo ninguna circunstancia se usarán medicamentos con sulfas si no es bajo estricto control médico.

Uso de ESTREPTOMICINA. El uso de este medicamento produce mareo y la sensación de zumbido; a la larga estos efectos pueden ser permanentes, produciendo una incapacidad total para las actividades relacionadas con el vuelo.

Es recomendable que todos los tripulantes eviten el consumo de esta sustancia, solicitando un medicamento alterno.

Uso de DRAMAMINA. El uso de este medicamento está prohibido, ya que produce reacciones colaterales de mareo, somnolencia y visión disminuida. Siendo estos efectos lo suficientemente grandes para disminuir las funciones necesarias para la operación de un vuelo.

Uso de TRANQUILIZADORES O ANTIDEPRESIVOS. El uso de estos medicamentos inhabilita a los tripulantes, debido a los síntomas subyacentes para los cuales se prescriben y a los efectos colaterales que resultan de estos.

El tripulante no podrá reanudar sus servicios, hasta que el tratamiento con este tipo de medicamentos haya sido suspendido y los efectos de estos hayan pasado por completo.

8.13.3 Drogas / alcohol

Como se sabe, uno de los problemas graves que se presentan con mayor frecuencia y que afecta la productividad de la empresa, es el consumo de alcohol y drogas. El detectar y corregir a tiempo si un trabajador consume alcohol y/o drogas puede evitarnos conflictos de aspecto laboral, de servicio, así como de productividad.

Las adicciones son un grave problema que afecta el ambiente laboral, poco a poco disminuye el rendimiento de los trabajadores, poniendo en riesgo la seguridad de las operaciones y de la misma empresa.

TAR ha desarrollado un programa sobre las adicciones sensibilizando al personal sobre los beneficios que ofrece el establecimiento de una política para lograr una empresa libre de adicciones.

Justificación.

De acuerdo con la Ley Federal del Trabajo:

“Artículo 134. Son obligaciones de los trabajadores:

X. Someterse a los reconocimientos médicos previstos en el reglamento interior y demás normas vigentes en la empresa o establecimiento, para comprobar que no padecen alguna incapacidad o enfermedad de trabajo, contagiosa o incurable.

Artículo 135. Queda prohibido a los trabajadores:

IV. Presentarse al trabajo en estado de embriaguez;

V. Presentarse al trabajo bajo la influencia de algún narcótico o droga enervante, salvo que exista prescripción médica. Antes de iniciar su servicio, el trabajador deberá poner el hecho en conocimiento del patrón y presentarle la prescripción suscrita por el médico.”

De acuerdo a lo anterior, la empresa podrá efectuar las pruebas a cualquier tripulante en comisión de servicio.

Toma de muestra.

Se tomará una muestra al tripulante para la prueba antidoping, el envase de la muestra será identificado con un número de folio que se le asignará a cada uno. Las muestras que resulten positivas se colocarán en el mismo envase de cuantificación, que contará con una tira de protección, misma que será adherida con su firma al igual que la del colector para que él tenga la completa seguridad de que su muestra llegará al laboratorio de cuantificación en completa integridad. El técnico del laboratorio debe de confirmar en el formulario de identificación la integridad en que recibió la muestra. Es importante que el tripulante tenga la confianza en el proceso y que no dude que sus resultados serán alterados.

Análisis de los resultados.

Cada muestra será analizada, cuyo fundamento es una reacción antígeno anticuerpo para formar una banda colorida, en este caso el antígeno es la droga presente en la orina que compite con un conjugado de droga presente en la prueba.

Si no hay presencia de la droga o es menor la concentración de lo que puede detectar la prueba en la orina (límite de corte), el conjugado de la droga se unirá al anticuerpo formando la banda colorida; si, por el contrario, la muestra contiene droga en cantidad superior al límite de corte establecido, la banda no aparecerá.

Los resultados positivos se informarán inmediatamente de manera confidencial a la Dirección de Operaciones y Dirección de Seguridad Aérea y Aseguramiento de la Calidad. Los dictámenes serán entregados por escrito a la empresa debidamente certificados.

NOTA: En el caso que se identifique personal con algún tipo de problema en el uso de sustancias psicoactivas será removido inmediatamente de funciones críticas para la seguridad de las operaciones y se canalizará al departamento de Recursos Humanos para que se tomen las acciones pertinentes.

8.13.4 Práctica de buceo.

El volar en un avión presurizado después de bucear puede resultar en la formación de burbujas en la sangre (enfermedad de la descompresión). Los tripulantes o personal de TAR o subcontratado que deba o pueda volar en su servicio no deberán practicar buceo a profundidades mayores de 10 metros 48 horas antes de un vuelo asignado.

8.13.5 Donación de sangre.

Debido a la baja temporal en la capacidad de la sangre después de la donación de sangre, se recomienda que ningún tripulante done sangre 14 días antes de cualquier servicio de vuelo. Adicionalmente se recomienda que ningún tripulante done sangre a menos que sea absolutamente indispensable, de ninguna manera deberá hacerlo 24 horas antes de un vuelo asignado. En caso de hacerlo deberá reportarlo al Jefe de Pilotos o a la Gerencia de Sobrecargos y Estándares de Servicio, según sea el caso, para que se tomen las medidas pertinentes.

8.13.6 Precauciones con los alimentos, antes y durante el vuelo.

No deben tomarse alimentos y/o bebidas en la cabina de pilotos durante la fase de cabina estéril.

Después del despegue, al cruzar los 10,000 pies el piloto al mando informará, a través de una llamada al sobrecargo la autorización para iniciar el servicio. Los pilotos podrán tomar sus alimentos en la cabina de mando con la precaución de no derramar líquidos sobre el pedestal, ya que pueden originarse cortos circuitos.

Es recomendable que los alimentos que tomen los pilotos sean diferentes y de un proveedor diferente para prevenir una intoxicación.



Manual General de Operaciones

CAPÍTULO 08

TRIPULACIONES

Durante el vuelo, está estrictamente prohibido a los pilotos abandonar sus puestos en la cabina de pilotos, para tomar alimentos en cabina de pasajeros.

El sobrecargo puede tomar sus alimentos después de terminado el servicio y fuera de la vista del pasaje, sin utilizar los asientos de pasajeros para este fin. En vuelos donde el sobrecargo esté asesorado los alimentos serán por turnos de acuerdo a lo que indique la asesora del sobrecargo.

Se recomienda por bienestar físico, no llegar a los vuelos en ayunas.

Se recomienda que los pilotos a los controles no tomen sus alimentos al mismo tiempo. Con el objetivo de prevenir una intoxicación, se recomienda tomar alimentos diferentes y a intervalos separados.

Los alimentos que puedan contaminarse fácilmente tales como mayonesas, ostras y camarones entre otros, deben de evitarse.

8.14 Limitaciones de tiempo de vuelo y periodo de servicio, así como los requisitos de descanso y sueño.

8.14.1 Tiempo de Vuelo y servicio para Tripulaciones y Sobrecargos

TAR asignara las jornadas, periodos de descanso y sueño para las tripulaciones de acuerdo a lo estipulado en la Ley Federal de trabajo en su apartado de Tripulaciones, Ley de Aviación Civil y su Reglamento respectivo:

Jornada de Vuelo (horas y minutos)			
Diaria	Semanal	Mensual	Anual
08:00	30:00*2	90:00*1	1000:00

*1.- Se refiere a Los miembros de la tripulación de vuelo no pueden volar más de noventa horas durante treinta días consecutivos.

*2.- Se refiere a no pueden volar más de treinta horas durante siete días consecutivos; si son operadas las treinta horas en este período o en uno menor, deben ser relevados de toda actividad aeronáutica en las siguientes veinticuatro horas y se reiniciará el período de siete días consecutivos

*Los tripulantes no podrán interrumpir una jornada de vuelo tendrán la obligación de terminarlo si no requiere más de tres horas.

Los tiempos de Servicio son:

Jornadas de Servicio (horas y minutos)	
Diaria	Mensual
14:00*	180:00

*EL tiempo de jornada de servicio podrá ser extendido hasta 15:00 horas más por motivos de necesidades del servicio.

No Aplica para Adiestramientos

*La jornada de Servicio inicia 1 hora antes de la salida del vuelo o vuelos asignados y termina 30 min. Después de los mismos-

Descansos	
Para Jornada de vuelo Mayor a 8:30	24:00 de Descanso
Para Jornada de vuelo Menor a 8:30	Igual o mayor al tiempo de jornada de vuelo

Por necesidades del servicio, los tripulantes deberán de trabajar el 7° día con el pago correspondientes del mismo, no pudiéndose asignar 2 consecutivos (14 días consecutivos).

Para 7° día, vacaciones y DLA's, se consideran día trabajado después de las 01:31 am, la compensación será acorde a las necesidades operacionales recorriendo el día o pagando este.

Cuando la jornada de servicio termine entre las 01:31 y 04:59 am, el descanso será igual o mayor a 06:00 hrs.

8.14.2 Periodos de descanso y sueño para Pilotos y Sobrecargos.

Descanso y sueño en base y fuera de base este será de acuerdo a los descrito en la Ley Federal de Trabajo en su apartado de Tripulaciones.

8.14.3 Control de Tiempos de Pilotos y Sobrecargos

La Jefatura de control de Tripulaciones es responsable de llevar el Control de los Tiempos de Vuelo, tiempos de Servicio y Descanso de las Tripulaciones. Este control se lleva a cabo con ayuda en los sistemas de Control de Tripulaciones de TAR.

Al integrar las Tripulaciones al sistema de administración de tripulaciones, se considera que el Capitán asignado es el piloto al mando de la aeronave, La Jefatura de Control de Tripulaciones es responsable de la asignación de Pilotos por rol y del seguimiento día a día.

8.15 Condiciones extraordinarias bajo las cuales el tiempo de vuelo y los periodos de servicio puedan ser excedidos

El tiempo de vuelo máximo de 8:00 horas por día sólo puede ser excedido por alguna condición de emergencia en vuelo que obligue a la tripulación resguardar la seguridad de los pasajeros, los tripulantes y la aeronave.

El tiempo máximo de 12:00 horas puede ser excedido hasta 3:00 horas para que la tripulación cumpla con los vuelos asignados, los cuales por casusa de fuerza mayor tales como demoras por desviaciones al alterno, demoras del CTA y cualquier otra condición ajena al control de TAR, con el objetivo de cumplir con el fin de servicio público de pasajeros.

IMPORTANTE

No se programará por la Jefatura de Control de Tripulaciones periodos de servicio mayores de 12:00 horas como parte del plan mensual o de la programación inicial del día cuyas modificaciones al plan mensual consideren rebasar las 12:00 horas.

8.16 Procedimientos de operación para las distintas fases del vuelo

Con objetivo de no duplicar información en el MGO Raíz y aunado al hecho que el personal de operaciones de acuerdo al MGO Generalidades cuenta con acceso a las publicaciones de los manuales complementarios del MGO que se indican en la misma sección, este inciso de refiere al siguiente manual de TAR:

Manual Standard Operating Procedures Embraer EMB-145 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 1 Uso de piloto automático y de mando automático de Gases en Condiciones meteorológicas de vuelo por Instrumentos (IMC) ve 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 Ver SOPM 3-05-10 (Pág. 3)

8.16.1 Miembros de la tripulación de vuelo en los puestos de servicio

Despegue y aterrizaje.

Todos los miembros de la tripulación de vuelo que estén de servicio en la cabina de la tripulación de vuelo deben permanecer en sus puestos.

En ruta.

Todos los miembros de la tripulación de vuelo que estén de servicio en la cabina de la tripulación de vuelo deben permanecer en sus puestos, a menos que su ausencia sea necesaria para la realización de cometidos relacionados con la operación de la aeronave, o por necesidades fisiológicas.

NOTA: En caso que la aeronave quede desatendida por la tripulación de vuelo, deberá verificar nuevamente los sistemas y equipo de emergencia para asegurar que estos permanezcan intactos; esto se llevara a cabo realizando la lista de revisión de seguridad interior como lo marca el SOP (2-09 pág. 1)

8.16.1.1 Cinturones de seguridad.

Todos los miembros de la tripulación de vuelo deben mantener abrochados sus cinturones de seguridad mientras estén en sus puestos.

8.16.1.2 Procedimiento de salida (egreso) de un miembro de la tripulación de vuelo a la cabina de pasajeros durante el vuelo

Antes de que alguno de los miembros de la tripulación de vuelo abandone la cabina de pilotos, se comprobará lo siguiente:

- a) Que el Piloto automático de la aeronave se encuentre engarzado (activado).
- b) Que las mascarillas de oxígeno sean revisadas y listas para su uso (de acuerdo a los procedimientos del manual del fabricante).
- c) Que se informe a los sobrecargos de la salida a la cabina de pasajeros y se pregunte si el área es "segura".
- d) Que antes de abrir la puerta de la cabina de pilotos, el área delantera de la cabina de pasajeros esté "libre" de pasajeros.
- e) El piloto que permanezca en la cabina deberá mantener el acceso sin obstrucción a los controles de vuelo y mantenerse alerta y con conciencia situacional

En la fase de vuelo, con el objeto de fortalecer la seguridad operacional, cuando el Primer Oficial deba salir de la cabina, se solicitará autorización al PIC, quien llamará al Sobrecargo por medio de la intercomunicación y le notificará a éste que se abandonará la cabina de pilotos, por lo que el Sobrecargo deberá pasar y permanecer en la cabina de pilotos hasta que el Primer Oficial regrese a su posición.

El sobrecargo deberá estar plenamente familiarizada con la operación de apertura y cierre de la puerta de cabina de pilotos. En el caso de que el comandante de la aeronave sea el que deba salir de la cabina de pilotos, éste deberá coordinar su salida, de conformidad al procedimiento antes referenciado, exceptuando la autorización del PIC.

El sobrecargo que entre a la cabina de pilotos, podrá sentarse únicamente en el asiento del observador, para lo cual deberá comprobar que la mascarilla de oxígeno se encuentre operativa y preparada. Por ningún motivo podrá ocupar los asientos de pilotos.

En el caso de que en la cabina de pilotos se encontrara otro tripulante o miembro extra, no será necesario efectuar el procedimiento anterior y únicamente deberá estar éste familiarizado en la operación de apertura y cierre de la puerta.

Lo anterior, tiene como finalidad, la de asegurarse que la puerta de la cabina de pilotos pueda ser abierta en caso de incapacidad del piloto a los controles.

8.16.2 Arnés de seguridad

Cualquier miembro de la tripulación de vuelo que ocupe un asiento de piloto, debe mantener abrochado su arnés de seguridad, durante las fases de despegue y aterrizaje. El resto de los miembros de la tripulación debe mantener abrochado su arnés de seguridad durante las fases de despegue y aterrizaje, salvo que los tirantes les impidan desempeñar sus obligaciones, en cuyo caso los tirantes pueden aflojarse, aunque el cinturón de seguridad debe estar ajustado. Lo indicado en este numeral, es aplicable únicamente a concesionarios y permisionarios de transporte aéreo, así mismo aplica a operadores aéreos cuyas aeronaves estén equipadas con arnés de seguridad.

8.16.3 Uso de Oxígeno por parte de los miembros de la tripulación de vuelo

Todos los miembros de la tripulación de vuelo ocupados en servicios esenciales para la operación de la aeronave en vuelo, deben utilizar continuamente el oxígeno respirable siempre que prevalezcan las circunstancias por las cuales se exige el suministro, conforme se establezca en la Norma Oficial Mexicana que regule las características y requerimientos para el uso de oxígeno a bordo de las aeronaves, condiciones de utilización y pérdida de presión en la cabina de aeronaves, o disposición equivalente que al efecto emita la Secretaría

Todos los miembros de la tripulación de vuelo de aeronaves de ala fija con cabina a presión que vuelen a una altitud presión mayor de 7,620 metros (25,000 pies) deben tener a su disposición, en el puesto en que presten servicio de vuelo, una máscara de oxígeno del tipo de colocación rápida que permita suministrar oxígeno a demanda.

8.16.4 Emergencias Generalidades

En caso de emergencia, el piloto al mando puede tomar las medidas que a su juicio considere convenientes para la seguridad del vuelo o de las personas, debiendo al término del vuelo notificar y justificar sus acciones al Comandante del aeródromo más próximo, asentando los hechos en el libro de bitácora. Si el incidente ocurre en espacio aéreo extranjero, y si el Estado respectivo lo solicita, el piloto al mando debe presentar un informe sobre el hecho a la autoridad correspondiente de dicho Estado y a la Autoridad Aeronáutica. Tales informes deben presentarse, tan pronto como sea posible, dentro de un plazo de 10 días naturales.

El piloto al mando tiene la obligación de notificar a la Autoridad Aeronáutica, por el medio más rápido de que disponga, cualquier accidente en relación con la aeronave, en el cual alguna persona resulte muerta o con lesiones graves o se causen daños de importancia a la aeronave o a la propiedad.

8.17 Documentos que deberán ser llevados a bordo.

Con el objetivo de cumplir lo estipulado en la NOM-012-SCT3-2012, se enlistan los documentos oficiales, Manuales y Documentos Operacionales que deberán encontrarse a bordo (cabina de vuelo) y aquellos en modo electrónico conforme a los procedimientos de EFB's de todas las aeronaves de TAR antes de efectuar alguna operación:

Documento Oficiales y Manuales

DOCUMENTO/MANUAL	FORMATO	UBICACIÓN
Certificado de Explotador de Servicios Aéreos (AOC)	Físico	Carpeta de documentos
Certificado de Aeronavegabilidad	Físico	Carpeta de documentos
Certificado de Homologación de Ruido	Físico	Carpeta de documentos
Autorización de Operar como Estación Radio aeronáutica Móvil	Físico	Carpeta de documentos
Certificado de Matricula	Físico	Carpeta de documentos
Póliza de Seguro Vigente	Físico	Carpeta de documentos
Bitácoras de Operaciones	Físico	Cabina de pilotos
Bitácoras de Mantenimiento	Físico	Cabina de pilotos
Manual de Vuelo de la Aeronave (AFM)	Electrónico	EFB
Manual de Operaciones de la Aeronave (AOM)	Electrónico	EFB
Lista de Equipo Mínimo (MEL)	Electrónico	EFB
Publicación de Información Aeronáutica (PIA)	Electrónico	EFB
Lista de Comprobación (QRH)	Físico/Electrónico	Cabina de pilotos/ EFB
Manual General de Operaciones (MGO)	Electrónico	EFB
Manual de Sobrecargos	Físico	Galley
Manual de Análisis de Pista	Electrónico	EFB

Documentación Operacional

1. Plan de vuelo (cuando aplique)
2. Plan operacional de vuelo
3. Manifiesto de peso y balance del vuelo
4. Información meteorológica y NOTAM'S del aeropuerto de origen, destino y alterno(s)
5. Mapas meteorológicos utilizados para el despacho

Las actualizaciones de los Manuales se deberán llevar a cabo con el área de Ingeniería de Operaciones con los procedimientos especificados en el uso de EFB's en las Aeronaves de TAR.

8.17.1 Responsabilidad de la comprobación de la documentación a bordo antes del vuelo

Es responsabilidad del piloto al mando de la aeronave verificar que todos los documentos y manuales se encuentren actualizados a bordo antes de la salida del avión. El piloto al mando puede delegar la verificación anterior, sin embargo, tal delegación no lo releva de su responsabilidad.

8.17.2 Ubicación de documentos y manuales en la cabina de vuelo

Los manuales/documentos físicos ubicados al pie del pedestal de la cabina de pilotos

Bitácora de Mantenimiento
Bitácora de Operaciones del Avión
Quick Reference Handbook (QRH)
Carpeta de documentos

8.17.3 Ubicación de documentos y manuales en la cabina de pasajeros

En la cabina de pasajeros del EMB-145 la utilización de los compartimentos se detalla a continuación.

Compartimento (C1): Se colocarán los siguientes manuales/documentos operacionales:

Manual de Sobrecargos
Bitácora de Sobrecargos

Compartimento (C2): Bolsa de mano de sobrecargos

8.18 Bitácoras de Vuelo de los Pilotos

Todo miembro de la tripulación de vuelo deberá contar con una bitácora de vuelo individual en la cual se registre lo indicado, la cual deberá estar certificada por la AFAC desde su apertura y posteriormente certificar sus horas antes de revalidar o como mínimo cada tres meses de la última de certificación de horas, o cuando la AFAC o la empresa se lo requiera.

El piloto deberá mantener al día su bitácora con la información de los mensajes operacionales que haya registrado. Deberá portarla y presentarla a los verificadores de la AFAC, de la empresa y de terceros autorizados por la empresa.

- Nombre y número de Licencia.
- Tiempo total de vuelo: visual o por instrumentos.
- Tiempo de calzo a calzo.
- Horas de simulador de vuelo.
- Matricula y modelo de la aeronave en la que se efectuó el vuelo.
- Fecha de la operación del vuelo.
- Clase de vuelo.

ESTA PROHIBIDO POR TAR Y LA REGULACIÓN:

Cualquier anotación falsa en el libro de bitácora de la aeronave o de una bitácora de vuelo de un miembro de la tripulación de vuelo.

Cualquier reproducción fraudulenta o alteración de un libro de bitácora de la aeronave o de una bitácora de vuelo de un miembro de tripulación de vuelo.

La ejecución por cualquier persona de los actos prohibidos que se mencionan es razón suficiente para revocar o suspender su licencia o la autorización emitida por la Autoridad Aeronáutica, según corresponda y a las impuestas por la relación laboral con TAR.

8.19 Descripción de los procedimientos de navegación relevantes para el tipo y el área de operación

Procedimientos de navegación estándar, incluyendo la política para llevar a cabo verificaciones cruzadas independientes de los registros alimentados a través del FMS donde éstos afecten la ruta del vuelo a seguir por la aeronave y RNAV de Ruta

8.19.1 Operación y navegación con el FMS/GPS.

Dentro de las actualizaciones que se están generando para las cartas de navegación se determina que, para los vuelos nacionales, el uso del PIA será la forma de navegar primario dentro del territorio mexicano, cabe mencionar TAR toma la medida de contratar licencia(s) con empresas externas autorizadas para la navegación. En caso de ser necesario para la empresa, en caso de tener vuelos internacionales (chárter), TAR contrata licencia(s) con empresas externas autorizadas para la navegación.

Dichas licencias se incorporan en dos tabletas electrónicas, las cuales se utilizarán como medios adicionales para dichos vuelos (chárter) así como todos los manuales y procedimientos que apliquen, esta carga o actualizaciones será realizado por el área de Ingeniería de Operaciones.

Para cualquier consulta de cartas de navegación el área de Ingeniería de Operaciones podrá descargar estas mediante la aplicación correspondientes de la empresa adquirida o mediante el uso de las tabletas las cartas a utilizarse si fuera necesario para otros vuelos.

La carga de los datos, así como la verificación de los datos antes de ejecutar o activar información de navegación en el FMS se debe coordinar por el piloto al mando. El piloto no volando deberá cargar y verificar la información de la base de datos en el CDU del FMS, así como en el MAP (PHB) del MFD, simultáneamente con el piloto volando quien deberá comprobar con las cartas del PIA o Empresa vigente en el momento que concuerde la información. Si ambos pilotos están de acuerdo con la información y está fue validada con el material publicado del PIA se podrá ejecutar o activar la información de navegación en el FMS.

Se propone sustituir el uso de publicaciones aeronáuticas en papel, para este efecto se deberá contar con el consentimiento de la autoridad aeronáutica (AFAC), para usar el medio que TAR determine como fuente de navegación interna primaria el PIA (la consulta de cartas de aeropuerto, salidas y llegadas se pueden, realizar en fases críticas del vuelo como despegues y aproximaciones entre otras, aparte de vuelo en crucero.) y así mismo el uso de compañías para proveer de las cartas fuera de territorio mexicano, el PIA cuenta con autorización vigente.

TAR se apegará a los siguientes niveles de navegación con el FMS/GPS.

8.19.2 Operación del GPS en México

Se debe continuar con la aplicación del Modo I de implantación del GPS, como medio suplementario de navegación para vuelos en ruta IFR, así como en aproximaciones de no precisión empalmadas.

Se debe aplicar el Modo II de implantación del GPS, abajo de 6,096 metros (20,000 pies), en rutas y procedimientos por instrumentos GPS publicados; así como en procedimientos por instrumentos GPS no publicados,

Se debe aplicar el Modo III de implantación del GPS, para vuelos en ruta IFR a 6,096 metros (20,000 pies), o arriba de éstos, en rutas RNAV publicadas; en rutas aleatorias solicitadas por el piloto y autorizadas por el control de tránsito aéreo, siempre y cuando, en todo momento se mantenga vigilancia radar; así como rutas RNAV no publicadas.

8.19.3 Modos de navegación con el FMS/GPS.

Modo I: Se debe utilizar el sistema de navegación convencional, y se puede usar el sistema GPS, sólo como monitoreo (M) en la navegación aérea, navegando con ambos.

Modo II: Se puede utilizar el sistema GPS, como medio de navegación y, opcionalmente, el sistema convencional de navegación.

Todas las operaciones se deben efectuar para las diferentes etapas de vuelo para todas las etapas de vuelo.

En los modos I y II, las aeronaves deben contar con el equipo convencional de navegación, instalado y operativo de acuerdo a la MEL.

8.19.4 Aproximaciones.

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.

8.19.5 Procedimientos del piloto.

Los pilotos deben verificar que este sistema se encuentre funcionando correctamente de acuerdo al AOM y SOPM, además de revisar previamente los NOTAM apropiados, y el CCO debe presentar el plan de vuelo conforme a las disposiciones que, respecto a los requerimientos para la elaboración, presentación y autorización de planes de vuelo, debiendo anotar el sufijo "G". "Equipo" del respectivo formato y, además, durante el vuelo, se deben ajustar al plan de vuelo actualizado.

Los pilotos pueden utilizar los procedimientos publicados, siempre y cuando se apeguen a lo descrito en el especificando el sistema de navegación que se debe utilizar en el Briefing y a la autorización del AOC.

Para poder efectuar una aproximación GPS, el piloto debe verificar que el procedimiento programado en la base de datos, se apegue estrictamente al procedimiento publicado en el Manual PIA de México.

Para los modos de operación I y II, en caso de falla o discrepancia de este sistema GPS, mayor a la prevista con respecto al convencional de navegación, el piloto debe cancelar la operación del GPS, y navegar exclusivamente con base en el sistema de navegación convencional y, en su caso, otro sistema de navegación de área; debiendo ser informados los Servicios de Tránsito Aéreo de dicha falla.

8.19.6 Temas complementarios para esta sección

Con objetivo de no duplicar información en el MGO Raíz y aunado al hecho que el personal de operaciones de acuerdo al MGO en su sección 5.5, cuenta con acceso a las publicaciones de los manuales complementarios del MGO que se indican en la misma sección, este inciso de refiere al siguiente manual de TAR:

Manuales SOPM, AOM, PIA y Manual de Despacho, ver sus contenidos para los temas que se indican.

Re despacho de vuelo.	MD Cap. 2.11
Procedimientos en caso de degradación del sistema.	MD Cap. 2.11
Procedimientos para el ajuste del altímetro.	AOM VOL-1, 1-02-82 (Pág. 1) PIA ENR 1.7
Procedimientos del sistema de alerta de altura.	AOM VOL-2, 2-04-15 (Pág. 5)
Procedimientos del sistema de advertencia de proximidad de tierra EGPWS	SOPM 3-35-10 (Pág. 27)
Políticas y procedimientos para el uso de TCAS	SOPM 3-35-10 (Pág. 3)

8.20 Condiciones para evitar y/u operar en situaciones atmosféricas potencialmente peligrosas o adversas

Con objetivo de no duplicar información en el MGO Raíz y aunado al hecho que el personal de operaciones, de acuerdo al mismo manual, cuenta con acceso a las publicaciones de los manuales complementarios del MGO que se indican en la misma sección, este inciso de refiere al siguiente manual de TAR:

Manuales SOPM, AOM volúmenes 1 y 2, ver sus contenidos para los temas que se indican:

Condiciones de formación de hielo	SOPM 2-75 (Pág 1) AOM VOL-1, 1-01-50 (Pág 1)
Turbulencia.	SOPM AOM VOL-1, 2-80 (Pág. 1) AOM VOL-1, 1-02-79 (Pág 21)
Vientos transversales.	AOM VOL-1, 1-01-10 (Pág. 7)
Nubes de ceniza volcánica.	AOM VOL-1, 1-02-79 (Págs. 22 A 25)
Estela turbulenta y criterio de separación de ésta, considerando el tipo de aeronave, condiciones de viento y localización de la pista.	MGO Cap. 7.4.2

Tormentas eléctricas, Corriente en chorro, Precipitación fuerte, Tormentas de arena, Ondas orográficas e Inversiones térmicas significativas se presenta en el MGO 10.11.3

En caso de entrar en condiciones de turbulencia (ligera, moderada, severa) el capitán procederá a dar un anuncio vía PA el cual contendrá lo siguiente:

Su atención por favor de la cabina de pilotos estaremos volando en una zona de turbulencia (ligera, moderada, severa), por lo que les pedimos que permanezcan sentados con su cinturón de seguridad debidamente ajustado gracias.

Your attention please from the flight deck, we will be flying in a (ligh, moderate, severe) turbulence area, we kindly advice you to remain (seated with your seat belt fastened thank you.

Triplulación de cabina precaución “en caso de entrar en condiciones de turbulencia moderada/severa se pedirá al sobrecargo que regrese a su estación y espere instrucciones”.

8.21 Posiciones que deben ocupar los miembros de la tripulación 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.

**ESTA ESTRUCTAMENTE PROHIBIDO QUE LOS CAPITANES Y PRIMEROS OFICIALES INTERCAMBIEN LOS ASIENTOS SALVO CONDICIONES DE EMERGENCIA.
LAS UNICOS 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.

8.22 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.

Uso de escapularios y cinturones de seguridad

Los Pilotos deberán asegurarse a su asiento en todas las fases del vuelo, desde el inicio del despegue hasta que finalice el aterrizaje, por medio del cinturón de seguridad. Adicionalmente deberán asegurarse con los tirantes de seguridad (escapulario) abrochados al cinturón durante el despegue, ascenso, descenso y aterrizaje.

Los Sobrecargos deberán permanecer sentados y asegurados (cinturón y arnés) en su asiento durante los rodajes, excepto antes del despegue para dar las demostraciones de seguridad o en situaciones en las que estén efectuando procedimientos de seguridad.

Los Sobrecargos deberán asegurarse a su asiento durante el despegue hasta los cinco minutos después del despegue o hasta el momento que lo indique el Capitán, aproximación, aterrizaje y cuando el Capitán lo indique. Se asegurarán a su asiento mediante el cinturón correspondiente, y los tirantes de seguridad deberán abrocharlos al cinturón.

Los pasajeros deberán asegurarse a su asiento:

1. Durante el despegue, el aterrizaje, y alturas menores de 10,000 pies sobre el terreno.
2. En vuelo por instrumentos dentro de condiciones conectivas.
3. Cuando haya turbulencia.
4. En cualquier otra condición se solicitará a los pasajeros que lleven puesto y abrochado el cinturón de seguridad, aunque sea en forma holgada.

8.23 Admisión a la cabina de mando por personas que no pertenezcan a la tripulación de vuelo.

Se describe la política de acuerdo a los manuales MSPAI y MSO

Personas familiarizadas con el ambiente de cabina, autorizadas por TAR con la aprobación escrita en papel o por correo electrónico de la Dirección de Operaciones y a juicio del Capitán responsable del vuelo, tomando en cuenta la normatividad vigente y el siguiente protocolo de seguridad

8.23.1 Documentos a presentar al Capitán

La Autoridad Aeronáutica, o el Auditor de IOSA deberán presentar:

- Credencial vigente expedida por la dependencia correspondiente (AFAC).
- Oficio de asignación de la empresa

Los Pilotos deberán presentar:

- Credencial vigente de TAR
- Licencia vigente de Piloto
- Escrito de autorización de la empresa de la Dirección de Operaciones.

El Auditor Técnico de TAR o externo deberá presentar:

- Credencial vigente de TAR o de Compañía de Auditoria externa
- Escrito de autorización de la empresa de la Dirección de Seguridad Aérea y Aseguramiento de la Calidad

El Ingeniero de Operaciones, Ingenieros de Mantenimiento, Oficiales de Operaciones o personal técnico deberá presentar:

- Credencial vigente de TAR
- Escrito de autorización de la empresa de la Dirección de Operaciones o Gerencia/Jefatura respectiva.

El Personal Directivo y Gerencial de TAR.

- Credencial vigente de TAR
- Licencia vigente de Técnico aeronáutico
- Escrito de autorización de la empresa de la Dirección de Operaciones donde se indique que dicho personal conoce lo relativo a:

Procedimiento de cabina estéril de pilotos, rutas de evacuación, uso de la mascarilla de oxígeno y chaleco salvavidas.

NOTA: todos los anteriores deberán presentarse uniformados o correctamente.

8.23.2 Briefing del Capitán a la persona sentada en el asiento del observador

En caso de que el Jump Seat se ocupe por una persona en cabina de pilotos, el Capitán le deberá dar un Briefing explicando lo siguiente:

- La ubicación y operación del equipo de emergencia en la cabina de pilotos
- La operación y ubicación de las salidas de emergencia
- Pasos a seguir en caso de una evacuación de emergencia
- El uso del asiento y cinturón de seguridad
- La prueba y el uso de la mascarilla de Oxígeno
- El uso de los audífonos
- El procedimiento de cabina estéril
- La política de No Fumar

Es responsabilidad del capitán asegurarse que el observador este sentado correctamente con el cinturón y escapulario asegurado durante las fases de despegue, ascenso, descenso y aterrizaje.

Evacuación de emergencia del Observador

En caso de una evacuación de emergencia la responsabilidad del observador será el salir por la puerta de cabina de pilotos a la cabina de pasajeros, posteriormente saldrá por la puerta principal.

Prohibición de acceso a Cabina de Vuelo

Conforme a la reglamentación internacional, se establece que por motivos de seguridad, la puerta de acceso a la cabina de mando debe permanecer cerrada y asegurada durante todo el vuelo, desde el momento en que se ordena el cierre de la puerta principal del avión en el inicio de la operación y hasta que llega a su destino y se ponen los calzos en la estación de destino, sin embargo durante el vuelo se pueden presentar circunstancias que obliguen a la apertura de la puerta de la cabina de Pilotos.

El sobrecargo deberá cuestionar y evitar que cualquier pasajero intente abrirla e ingresar a la cabina de Pilotos.

Puerta de la cabina de pilotos

En la Flota EMB-145 de TAR solamente hay aviones que cuentan con puerta de cabina de Pilotos blindada, y con un sistema que evita que la puerta sea abierta por afuera.

8.24 Uso de asientos de tripulación y de asientos adicionales de cabina de mando.

8.24.1 Uso del asiento del observador

TAR establece que solo se permitirá viajar en cabina de pilotos a Pilotos o miembro extra desarrollando funciones de Instructor, asesor o personal técnico de TAR en función específica, auditores de IOSA en funciones oficiales y a las Autoridades Aeronáuticas en funciones oficiales. Este asiento podrá ser utilizado únicamente por personal autorizado por la empresa, los cuales deberán identificarse propiamente.

8.24.2 Prioridad para el uso del asiento del observador

Solo se permitirá viajar en el JUMPSEAT, personal autorizado por TAR mediante oficio de comisión, correo electrónico o llamada telefónica por parte del CCO, Director Técnico, Jefatura de Pilotos y/o Gerencia de Sobrecargos y Estándares de Vuelo en el caso de sobrecargos viajando como DH y/o TVC, y bajo el siguiente orden:

1. Miembros de la tripulación de vuelo designados por la empresa.
2. Personal Médico (atención médica, traslado de órganos) previamente autorizados por TAR.
3. Autoridades e inspectores AFAC.
4. Controladores del Servicio de Tránsito Aéreo previamente autorizados por TAR.
5. Técnicos de mantenimiento y controladores de vuelos miembros de la empresa.
6. Pilotos de adiestramiento.
7. Piloto instructor/asesor.
8. Directores, Gerentes y Jefaturas.
9. Auditores técnicos de TAR o externos.
10. Ingeniero de Operaciones
11. Ingenieros de Mantenimiento.
12. Inspectores de Mantenimiento
13. Supervisores de Mantenimiento.
14. Técnicos de Mantenimiento en otra asignación.
15. En vuelos llenos, Pilotos y/o Sobrecargos viajando como DH.
16. En vuelos llenos, Pilotos y/o Sobrecargos viajando como TVC (previa autorización de su jefatura/gerencia).

8.25 Incapacidad de los miembros de tripulación de vuelo.

8.25.1 Incapacitación de un piloto durante el vuelo

Se considera un piloto incapacitado si:

- El piloto no responde inteligentemente a dos comunicaciones, o
- No responde a una sola advertencia verbal

Al Confirmarse que existe una incapacitación deben de tomarse las siguientes medidas:

- El piloto remanente deberá de asumir el Control y asegurarse de que se mantenga un perfil de vuelo seguro.
- El piloto remanente deberá activar el piloto automático y notificar la CTA con una llamada panpan, panpan, panpan.
- El piloto remanente cuando las condiciones de la operación lo permitan deberá solicitar ayuda del sobrecargo para efectuar lo siguiente:
 - Inclinar el asiento del piloto incapacitado hacia atrás.
 - Desplazar el asiento del piloto incapacitado todo lo posible hacia atrás.
 - Poner hacia atrás la cabeza del piloto incapacitado.
 - Utilizar el arnés de seguridad como dispositivo de sujeción o si es necesario remover al piloto.
- El Tripulante de Vuelo que queda al mando deberá permanecer en su posición.

8.25.2 Incapacitación de un sobrecargo durante el vuelo

Al hacer más de tres llamadas al Sobrecargo por el PA y no recibir respuesta de éste en las diferentes fases de vuelo se llevará a cabo lo siguiente:

1	Haga 2 llamadas por ATTD CALL	De no recibir respuesta, siga al paso 2.
2	Haga 1 llamado verbal por el PA: "Tripulación cabina, reportarse a cabina de pilotos"	Al no tener respuesta, se tomará oficialmente como Sobrecargo Incapacitado, siga a paso 3.
3	Solicite médico o pasajero que se identifique levantándose de su lugar y haciendo una señal con la mano para asistir al Sobrecargo.	El Primer Oficial confirmará por la mirilla toda acción realizada, si se obtiene cooperación del médico o pasajero. Paso 6
4	De instrucción para uso del PA y establezca comunicación para saber la condición de la Sobrecargo.	
5	De instrucciones para sentar y asegurar en el asiento más próximo al Sobrecargo.	

6	Informe a los pasajeros que se aterrizará en el aeropuerto más cercano explicando la razón.	En caso de vuelo lleno, un pasajero debe tomar el asiento de la estación de Sobrecargo.
7	Dar anuncio por el PA previo al aterrizaje antes de iniciar Cabina Estéril. (MS 9.1)	El Primer Oficial confirmará por la mirilla toda acción realizada, si se obtiene cooperación del médico o pasajero.
8	Solicite asistencia médica y de autoridades a la llegada.	
9	Una vez en rampa, el Representante de Operaciones o Personal de Tierra debe abrir la puerta del avión en coordinación con las autoridades y Tripulación de vuelo.	Fin de procedimiento

8.25.3 Anuncio a Pasajeros en caso de Sobrecargo incapacitado

Señores pasajeros:

Estamos próximos al aterrizaje. Verifique que los respaldos estén verticales, los cinturones de seguridad ajustados y las mesas aseguradas en sus alojamientos.

Todos los aparatos electrónicos deben estar ya apagados y mantenga las persianas arriba durante el aterrizaje.

Lea la tarjeta con las instrucciones de seguridad localizada en la bolsa del respaldo frente a usted.

Ladies and gentlemen:

We have begun our final approach. Checking your seat back in straight up position, your seat belt fastened and the table stowed in its compartment. A/I electronic devices must be already switched off and keep the window shade up during landing.

Read the safety instructions on the card contained in the seat pocket in front of you.

Recomendación para el Sobrecargo

Cuando se vaya a ausentar, avisar al Capitán y notificar cuando esté de regreso. Lo anterior para evitar que se considere sobrecargo incapacitada.

ADVERTENCIA PARA PILOTOS

EN CONDICIÓN DE SOBRECARGO INCAPACITADA, MANTENER CERRADA Y ASEGURADA LA PUERTA DE CABINA DE PILOTOS, HASTA QUE EXISTAN CONDICIONES SEGURAS PARA ABRIRLA, EN COORDINACIÓN CON PERSONAL DE TIERRA Y LAS AUTORIDADES.

8.26 Requisitos de seguridad de cabina (incluye cabina estéril de pilotos)

Preparación de la cabina para el vuelo, requisitos en vuelo y preparación para aterrizaje, incluyendo procedimientos para asegurar la cabina y cocinas.

Con objetivo de no duplicar información en el MGO Raíz y aunado al hecho que el personal de operaciones de acuerdo al MGO Generalidades cuenta con acceso a las publicaciones de los manuales complementarios del MGO que se indican en la misma sección, este inciso de refiere al siguiente manual de TAR:

8.26.1 Cabina estéril de Pilotos

Con el objetivo que los pilotos mantengan una consciencia situacional es mandatorio que en las fases que se describen no realicen comunicaciones o actividades ajenas a las de la operación. Lo anterior incluye la utilización de equipos electrónicos de comunicación de voz y datos personales, excepto los suministrados por la empresa en relación con la operación.

Es obligatorio que ambos pilotos cumplan esta disposición y la sobrecargo no interrumpa durante estas fases a los pilotos excepto cuando se presente una condición de emergencia en cabina de pasajeros.

ES OBLIGACIÓN Y RESPONSABILIDAD DEL CAPITÁN OBSERVAR Estrictamente LA CABINA ESTERIL DE PILOTOS.

8.26.2 Inicio y término de la cabina estéril de pilotos.

1. Es mandatorio mantener cabina estéril durante las fases de arranque de motores, rodaje, despegue, ascenso hasta 10,000 ft AGL, descenso a partir de 10,000 ft AGL, aproximación, aterrizaje y hasta el corte de motores.
2. Durante todas las fases de vuelo queda totalmente prohibido que personas ajenas a la tripulación, excepto que tengan alguna función técnica que cumplir en cabina (asesores, autoridades, directores, gerentes, auditores, personal técnico aeronáutico o ingenieros), permanezcan en cabina de pilotos.

8.26.3 Procedimiento de cabina estéril de Pilotos

1. La cabina estéril debe ser solicitada por el PF
2. El PF debe informar a la tripulación de cabina del inicio y final de la fase de cabina estéril de pilotos, tener la puerta de la cabina de pilotos cerrada y asegurada.
3. Evitar cualquier tipo de conversación no relacionada con la operación.
4. Extremar la vigilancia al exterior dentro de las áreas terminales.
5. Evitar trabajo de papelería.
6. Evitar tener vasos sueltos con líquidos, así como charolas con alimentos.
7. El sobrecargo deberá comunicarse en caso de emergencia por medio del interfono.
8. La tripulación deberá planear con anticipación las fases del vuelo teniendo organizado las cartas de navegación, salida y/o aproximación que puedan distraer la atención en esta, por lo que la carta a utilizar en esa fase deberá estar a la vista.
9. No está permitida la utilización (excepto en casos de emergencia o por estrictas necesidades operacionales) del sistema de P/A desde la cabina de pilotos cuando la aeronave se encuentre en movimiento en tierra.

8.26.4 Procedimientos de seguridad de cabina en el Manual de Sobrecargos

NOTA

Con objetivo de no duplicar información en el MGO Raíz y aunado al hecho que el personal de operaciones de acuerdo al MGO Generalidades cuenta con acceso a las publicaciones de los manuales complementarios del MGO que se indican en la misma sección, este inciso de refiere al siguiente manual de TAR:

Manual de Sobrecargos para los temas que se listan a continuación:

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.

MS capítulo de Emergencia

Procedimientos a seguir durante el abordaje y desembarque de pasajeros. MS Capítulo de pasajeros y equipaje

Prohibición de Fumar a bordo. MS Capítulo de pasajeros y equipaje

Procedimientos de información a los pasajeros (anuncios). MS capítulo de anuncios

Radiación cósmica a la que está expuesto el personal de vuelo

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 dosis-efecto equivalente o derivado de los 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.

8.26.5 Procedimientos complementarios para cambio de tripulación con motor operando

De acuerdo a lo establecido en los manuales del fabricante de la aeronave y forma parte de los manuales autorizados por parte de la autoridad aeronáutica, y tiene como principal objetivo establecer los pasos a seguir por los tripulantes y personal de tierra para esta condición que puede -aunque remotamente- llegar a presentarse.

Así mismo es imperativo que antes de aplicar del presente procedimiento se debe buscar primeramente la utilización de fuentes externas eléctrica y neumática, para evitar estresar la operación.

Cuando sea necesario mantener operando un motor durante el tránsito de una aeronave, y al mismo tiempo sea necesario cambiar de tripulación, siempre deberá haber al menos un Piloto en la cabina de vuelo encargado del monitoreo del motor y la Sobrecargo en la cabina de pasajeros, por lo que se deberá seguir el siguiente procedimiento:

- Cambio de tripulación de Cabina
- A la llegada a la Cabina de Pasajeros del sobrecargo (s) de la nueva tripulación, y cuando ambas Sobrecargos así lo acuerden, el sobrecargo de la tripulación de llegada, abandonará la Cabina de Pasajeros, quedando el sobrecargo (s) de la nueva tripulación como la responsable de la Cabina de Pasajeros a partir de ese momento. Se proseguirá con la operación normal de tránsito.

NOTA: En ningún momento la cabina de pasajeros deberá estar desatendida.

- Se debe esperar a terminar el cambio de tripulación para realizar la recarga de combustible.
- El capitán deberá alertar al **Representante de Operaciones en Tierra** o encargado de la operación en plataforma que van a iniciar este procedimiento, para estar atento a la comunicación.
- Siempre deberá haber al menos un Piloto en la Cabina de Vuelo encargado del monitoreo del motor operando, y estar alerta de cualquier situación que lo obligue a apagar el motor, aplicar frenos o de cualquier otra situación que requiera tomar una acción inmediata.
- El Capitán deberá confirmar con el personal de tierra que los calzos se encuentren puestos.
- El Capitán deberá mantener los frenos de estacionamiento puestos (ON) durante todo el tiempo que el motor se mantenga operando, verificando que la presión del sistema hidráulico sea la correcta.

- El Capitán deberá mantener la potencia del motor operando en desacelerado (IDLE) durante todo el tiempo que se mantenga el motor operando durante el tránsito.
- El Piloto encargado del monitoreo del motor se deberá encontrar con el asiento ajustado en posición normal de vuelo y deberá mantener un monitoreo constante de los parámetros del motor operando.
- A la llegada de cualquier Piloto de la nueva tripulación y cuando ambos así lo acuerden, el Piloto relevado abandonará la Cabina de Pilotos.
- El nuevo Piloto tomará su posición y deberá permanecer con el asiento ajustado en posición normal de vuelo y deberá mantener un monitoreo constante de los parámetros del motor operando.
- El piloto que toma el control, deberá colacionar que está a cargo del monitoreo con el tripulante que deja de hacer la actividad y así poder continuar con el relevo del segundo piloto que toma el vuelo.
- Se proseguirá con la operación normal de tránsito.

Personal de Tierra:

- EL Representante de Estación o **Representante de Operaciones en Tierra** o encargado de la operación en plataforma, deberán agotar todas las opciones de utilización de fuentes externas antes de confirmar la necesidad de aplicar el procedimiento de cambio de tripulación con motor encendido.
- El **Representante de Operaciones en Tierra** (cuando se determine que se debe realizar de esta forma) deberá notificar a todo el personal de la estación, que la operación se llevará a cabo con un motor operando para extremar precauciones.
- El **Representante de Operaciones en Tierra** o encargado de la operación en plataforma notificará a la tripulación que inicia, el requerimiento que se tiene para la operación, al momento de la entrega de la papelería operacional.
- El **Representante de Operaciones en Tierra** o encargado de la operación, deberá confirmar vía radio cuando la tripulación que viene en vuelo se reporte previo a la llegada a la estación, que se tiene el requerimiento de dejar el motor operando, debiendo colacionar la información y notificando que también la tripulación que espera ya está enterada.
- El **Representante de Operaciones en Tierra**/ encargado de la operación en plataforma deberá adicionalmente leer y confirmar todos los puntos establecidos en el procedimiento de "CARGA DE COMBUSTIBLE CON TRIPULANTES O PASAJEROS ABORDO, ABORDANDO O EN DESCENSO", el cual a continuación se muestra, así como el procedimiento de ABORDAJE DE PASAJEROS CON MOTRO No. 2 OPERANDO

Tripulación:

Información de referencia.

Ambas tripulaciones deben considerar que en el AOM (AIRPLANE OPERATIONS MANUAL) del avión EMB-145, VOLUMEN 1, SECCION GROUND SERVICING, se tienen incluidos los siguientes procedimientos

8.26.6 Recarga de combustible con un motor operando

El Representante de Operaciones en Tierra deberá tener adiestramiento en este procedimiento. Se ha de colocar enfrente de la aeronave mientras se realiza la recarga y ha de mantener comunicación con la tripulación de vuelo en todo momento (con audífonos, si se cuenta con ellos, o por medio de señales, previo acuerdo entre ambas partes).

Pilotos

El Capitán avisará al Representante de Operaciones en Tierra que se efectuará carga de combustible con motor operando.

Coordinará con el Anfitrión y el Representante de Operaciones en Tierra, que se realizará abastecimiento de combustible.

Este procedimiento previo antes de iniciar el Representante de Operaciones en Tierra deberá coordinar y seguir las políticas establecidas por el aeropuerto y la comandancia

Etapas	Quien	Descripción
1	ROT	Coordine con el Piloto el proceso de carga de combustible, deberá bajar a los pasajeros del avión. El avión debe estar estacionado en un área designada por el aeropuerto y por la Autoridad, con libre acceso a equipo y personal de extinción de incendios.
2	Pilotos	Apague el motor derecho. Encienda los letreros de no fumar. Indique al sobrecargo que tome su posición Poner el motor izquierdo idle power Al menos un piloto debe permanecer en la cabina durante el refueling. Este piloto es responsable de informar a toda la tripulación de vuelo y de tierra que el avión está en refueling y el motor en marcha. Durante el procedimiento de refueling, no encienda los interruptores, excepto los necesarios para operar el sistema de combustible.

3	Sobrecargo	No acciona ningún interruptor en la cabina de pasajeros. Se deben evitar chispas de cualquier tipo.
		El sobrecargo deberá estar en posición de alerta entre la puerta de embarque y el galley
		Deberá tener la puerta de pasajeros libre de obstáculos, así como la escalera, para en caso de una posible evacuación por parte de la tripulación.
		Posiciónese enfrente del avión, conectado con audífonos y a la vista del piloto. NOTA: Si no se cuenta con audífonos la comunicación deberá ser por medio de señales, previo acuerdo entre ambas partes. Solo se recomienda repostar a presión y, para evitar posibilidad de derrame de combustible, el abastecimiento de combustible debe limitarse al 90% del capacidad del tanque.
4	Piloto	Informe al Representante de Operaciones en Tierra que están listos para iniciar la carga de combustible. NOTA: Deben mantener comunicación con el oficial de operaciones en todo momento (con audífonos, si se cuenta con ellos, o por medio de señales, previo acuerdo entre ambas partes). En caso de derrame de combustible, apague el motor en funcionamiento.
5	ROT	Ordene iniciar la carga de combustible al operador de servicio. Regrese a su posición e informe al piloto; <i>"Capitán hemos iniciado la recarga de combustible, solicito me informe desbalance en los tanques en caso de suceder y cuando la recarga haya terminado"</i>
6	Piloto	Monitoreé el indicador de cantidad de combustible, para informar al ROT por: Carga completa de combustible: <i>"La recarga de combustible está completa"</i> Desbalance entre tanques mayor al límite permisible: <i>"Se presenta desbalance entre tanques, favor de interrumpir la recarga"</i> Informe al sobrecargo que la carga de combustible ha terminado.
7	Piloto y el ROT	Continúen con la operación del despacho del vuelo.
8	Sobrecargo	Solicita abordaje

Personal de Tierra:

EL Representante de Estación o **Representante de Operaciones en Tierra** o encargado de la operación en plataforma, deberán agotar todas las opciones de utilización de fuentes externas antes de confirmar la necesidad de aplicar el procedimiento de cambio de tripulación con motor encendido.

- El **Representante de Operaciones en Tierra** (cuando se determine que se debe realizar de esta forma) deberá notificar a todo el personal de la estación, que la operación se llevará a cabo con un motor operando para extremar precauciones.
- El **Representante de Operaciones en Tierra** o encargado de la operación en plataforma notificara a la tripulación que inicia, el requerimiento que se tiene para la operación, al momento de la entrega de la papelería operacional.
- El **Representante de Operaciones en Tierra** o encargado de la operación, deberá confirmar vía radio cuando la tripulación que viene en vuelo se reporte previo a la llegada a la estación, que se tiene el requerimiento de dejar el motor operando, debiendo colacionar la información y notificando que también la tripulación que espera ya está enterada.
- El **Representante de Operaciones en Tierra**/ encargado de la operación en plataforma deberá adicionalmente leer y confirmar todos los puntos establecidos en el procedimiento de "CARGA DE COMBUSTIBLE CON MOTOR OPERANDO"

8.26.7 Carga de combustible con tripulantes o pasajeros a bordo, abordando o descendiendo del avión

Responsables

La Tripulación y el Representante de Operaciones en Tierra (ROT) son los responsables de efectuar este procedimiento, cumpliendo con todas las etapas que en él se especifican.

Procedimiento

PASO	RESPONSABLE	ACCION
1	ROT	Coordina con el Piloto el proceso de carga de combustible con tripulantes o pasajeros a bordo, abordando o descendiendo del avión.
2	PILOTO	Apaga los motores y los letreros de "abroche el cinturón".
3		Enciende los letreros de NO FUMAR
4		Indica a la Sobrecargo que tome su posición y configura la aeronave para la carga de combustible.
5	SOBRECARGO	Verifica que todas las persianas estén abiertas. Asegurándose en especial de las que están del lado en la que se realiza la recarga.
6		Se asegura que la puerta principal esté abierta y con la escalera de ascenso/descenso colocada en la puerta de pasajeros.
7		Verifica que las luces de techo y ventanilla se encuentren en la posición de "BRIGHT"

8		Da anuncio de abastecimiento de combustible con pasajeros a bordo, de manera constante durante la recarga.
9	SOBRECARGO	Se mantiene en el área de la Puerta Principal de acceso de pasajeros.
10	ROT	Verifica que la puerta principal de pasajeros y la puerta de servicio están libres de obstáculos. (Equipo Terrestre)
11		Se posiciona frente al avión, conectado con audífonos y a la vista del Piloto. Si no se cuenta con audífonos, la comunicación deberá ser por medio de señales, previo acuerdo entre ambas partes.
12	PILOTO	Informa al O.O. que están listos para iniciar la carga de combustible. Deben mantener comunicación con el ROT en todo momento, ya sea con audífonos, o por medio de señales, previo acuerdo con entre ambas partes.
13	ROT	Programa el panel de combustible y notifica al piloto.
14		Ordena el inicio de carga de combustible al operador de servicio.
15		Regresa a su posición e informa al Piloto, solicitándole que le informe en el caso de que haya un desbalance en los tanques.
16	PILOTO	Monitorea el indicador de cantidad de combustible, para informar al ROT., si la carga de combustible está completa o si se presenta un desbalance.
17		Informa a la Sobrecargo que la carga de combustible ha terminado
18	PILOTO / ROT	Continúa con la operación del despacho del vuelo.

1. El **Representante de Operaciones en Tierra** deberá informar a la Comandancia del Aeropuerto o autoridad aeronáutica local, y al SEI que se va a efectuar este procedimiento.
2. El **Representante de Operaciones en Tierra/** encargado de la operación en plataforma deberá estar enfrente del avión o a la vista del Comandante de la aeronave (podrá apoyar el Representante de Estación). mientras se realiza la recarga y deberá mantener comunicación con la tripulación de vuelo mientras se realiza la recarga combustible.

3. El avión debe estar en un área designada por la autoridad del aeropuerto, con acceso libre para equipo contra incendio y personal.
4. El **Representante de Operaciones en Tierra** deberá realizar la coordinación con la autoridad aeronáutica a través de la Comandancia y diversas entidades del aeropuerto, con el fin de realizar el procedimiento cumpliendo con las medidas de seguridad establecidas.
5. El personal de Operaciones deberá vigilar que ningún vehículo circule cerca de la aeronave mientras se está cargando combustible.
6. No se permite el uso de teléfonos celulares en el área adyacente en la plataforma.
7. Está prohibido fumar dentro y fuera del avión durante la recarga de combustible.
8. La planta de tierra (GPU) deberá permanecer apagada y desconectada de la aeronave durante la recarga de combustible. NOTA. - Verifique que la GPU no se encuentre colocada bajo la aeronave.
9. Si se detecta la presencia de vapores de combustible dentro del avión, o cualquier otro peligro, la carga de combustible debe interrumpirse inmediatamente.
10. En caso de derrame de combustible, interrumpa la carga de combustible y avise al Piloto que apague inmediatamente el motor izquierdo.
11. Solo se permite la recarga de combustible a presión (single point). No está permitido carga de combustible por gravedad. Para evitar derrames de combustible, solo se permite recargar los tanques de combustible a un 90% de su capacidad máxima.
12. En caso de derrame o situación de emergencia, el **Representante de Operaciones en Tierra** notificará a la Tripulación por el medio más efectivo, activará a los servicios de emergencia del aeropuerto y notificará a CCO siguiendo el flujo de comunicación descrito en el Manual de Despacho, sección 2.34.2 Flujo de comunicación en caso de emergencia.

Nota: En caso de presentar desbalance entre tanques mayores al límite permisible, el ROT debe de informar a mantenimiento para su corrección.

Precaución: En caso de presencia de vapores de combustible dentro del avión o cualquier otro peligro durante la recarga de combustible, el Representante de Operaciones en Tierra debe interrumpir la carga de combustible inmediatamente.

8.26.8 Abordaje de pasajeros con motor no.2 operando en aviones (emb-145)

1. A la llegada de la aeronave a la posición asignada, el personal de Servicios de Apoyo en Tierra contará con el equipo necesario para balizar el área del motor operando (No.2) de acuerdo a la figura que a continuación se observa.
2. Los pasajeros que desciendan deberán ser recibidos por un agente de servicio a pasajero, así como conducirlos al aerocar y/o sala de llegada.
3. El área de riesgo será vigilada por el **Representante de Operaciones en Tierra** asignado al vuelo para evitar que personas ajenas se aproximen a esta.
4. Se darán instrucciones por personal de tráfico desde los mostradores y sala de última espera, a los pasajeros viajando con menores (niños) para que sean llevados de la mano.
5. No se deberá efectuar servicio de aguas negras, agua potable, ni aire acondicionado con algún motor operando. Si se permite conectar planta externa y abastecer servicio de comisariato teniendo acceso desde la puerta principal de pasajeros (lado izquierdo del

- avión). Se permite abastecer de combustible con un motor operando en el EMB-145 de acuerdo con el procedimiento que se encuentra más adelante.
6. Cuando se esté operando el motor No.2, deberá estar cuando menos un miembro de la tripulación técnica en cabina de mando vigilando el funcionamiento del motor y el área de riesgo. El motor No. 2 debe estar siempre en Idle.
 7. Durante el desembarque y embarque, el sobrecargo del vuelo deberá estar pendiente para que se lleven a cabo los procedimientos de seguridad a bordo en caso de requerirse una evacuación.
 8. El representante del Centro de Control Operacional (CCO) del aeropuerto y/o autoridades informara al **Representante de Operaciones en Tierra** asignado al vuelo de situaciones especiales que no permitan llevar a cabo este procedimiento.
 9. La tripulación al mando de la aeronave deberá acatar las instrucciones o señalamientos del **Representante de Operaciones en Tierra** quien será el responsable de la seguridad operacional en la plataforma. Esto con la finalidad de evitar riesgos que se pudieran presentar.

El tiempo total máximo de motor encendido con movimiento de pasajeros (ascenso y descenso) será de 10 minutos debiéndose cortar el motor si se prevé que el transito exceda este tiempo, salvo la necesidad de mantenerlo encendido más tiempo por falta de APU y arrancador neumático.

8.27 Política y procedimientos para la administración del combustible en vuelo.

Con objetivo de no duplicar información en el MGO Raíz y aunado al hecho que el personal de operaciones de acuerdo al MGO Generalidades cuenta con acceso a las publicaciones de los manuales complementarios del MGO que se indican en la misma sección, este inciso refiere al siguiente manual del fabricante:

Manual AOM volumen 1

Política y procedimientos para la administración del combustible en vuelo.	AOM VOL-1, 1-05-07 (Pág. 1 y 2)

8.28 Operaciones ETOPS

IMPORTANTE

POR EL MOMENTO TAR NO ESTÁ CERTIFICADA PARA OPERACIONES ETOPS

8.29 Lista de equipo mínimo MEL y lista de partes faltantes CDL

Con objetivo de no duplicar información en el MGO Raíz y aunado al hecho que el personal de operaciones de acuerdo al MGO Generalidades cuenta con acceso a las publicaciones de los manuales complementarios del MGO que se indican en la misma sección, este inciso de refiere al siguiente manual de TAR:

Manual MEL todo el manual

Ver la lista CDL en el AOM volumen 1 y AFM apéndice 1 de Embraer para el E145

8.30 Vuelos de traslado sin pasajeros, de instrucción, de prueba, de demostración y de posicionamiento y su regulación.

Ver MGO 4Capítulo 9 sección 9.1.8 para los procedimientos y personal responsables de la autorización de este tipo de vuelos para mantener la seguridad en las operaciones y proceso de coordinación.

8.31 Uso, almacenamiento y suministro de oxígeno.

Adicionalmente a lo aquí señalado consultar el MS 4.6 para información adicional de uso del oxígeno en cabina de pasajeros y el AOM VOL-2, 1-02-17 (Pág. 1 y 2) y QRH EAP 13-3 para la cabina de pilotos.

8.31.1 Política de aceptación de pasajeros con botellas de oxígeno

En el EMB-145 no está permitido la utilización de oxígeno terapéutico durante el vuelo con botellas de oxígeno, incluso las de propiedad de TAR.

8.31.2 Precauciones durante el uso de oxígeno

La tripulación de Cabina debe notificar a la Tripulación de Vuelo siempre que se vaya a suministrar oxígeno a algún pasajero.

Antes de empezar la administración de oxígeno la Tripulación de Vuelo deberá verificar que esté encendido el letrero "NO FUMAR", aunque por procedimiento normal siempre deba estar encendido.

Será el Sobrecargo el encargado de vigilar que se cumplan las siguientes disposiciones:

No Fumar o encender cerillos o encendedores durante el periodo que se administre oxígeno.

Cerca del área en que se está aplicando el oxígeno no debe haber: grasas, aceites o cualesquiera objetos o materias húmedas, que hagan contacto con los cilindros de oxígeno y conexiones de los mismos, así mismo no se manipulará el equipo de oxígeno con las manos húmedas o grasosas.

Se deberá tener especial cuidado en limpiar la cara de los pasajeros que tengan crema, lápiz labial o incluso grasa en el bigote antes de administrar oxígeno, ya que les puede ocasionar quemaduras severas.

Para administrar oxígeno se debe verificar que la manguera de abastecimiento a la mascarilla esté conectada al puerto HI de la botella portátil.

La válvula de la botella se abrirá primero parcialmente y después de 50 segundos o más se abrirá totalmente, debiéndose en todos los casos hacerlo lentamente para evitar riesgos.

Al terminar de suministrar oxígeno se le debe informar al Capitán

8.31.3 Provisión de oxígeno para vuelos presurizados

Cuando el avión vuele a altitud de crucero de más 25,000 pies, deberá tener una provisión de oxígeno de 10 minutos para todos los ocupantes de la cabina. Las aeronaves Embraer EMB-145 de TAR se operan a una altitud de crucero de más de 25,000 pies, y están equipadas con una botella de oxígeno para la tripulación de vuelo y observador, y generadores de oxígeno químicos para el Sobrecargo y los pasajeros. Lo anterior cumple con los 10 minutos requeridos por la norma.

La cantidad de Oxígeno y equipo especificado en la Lista de Equipo Mínimo garantiza el cumplimiento de lo anterior, lo cual aplica exclusivamente para iniciar un vuelo con cabina presurizada (operación normal). Lo anterior no aplica para el caso de que se pretenda iniciar un vuelo con la cabina despresurizada.

8.31.4 Provisión de oxígeno para vuelos despresurizados

No se deberán iniciar vuelos de aeronaves con cabina despresurizada a menos que:

El avión vuele a una altitud de crucero de 9,500 pies o menos.

El avión vuele a una altitud de crucero de 10,000 pies o más, y cuente con oxígeno suplementario para: Todos los Tripulantes y al 10% de los Pasajeros durante todo el periodo de tiempo, que exceda de 30 minutos, en que la altitud de cabina se mantenga entre los 10,000 y los 13,000 pies,

Todos los Tripulantes y Pasajeros durante todo el periodo de tiempo en que la altitud de cabina sea mayor a los 13,000 pies.

El Capitán deberá comprobar por medio de la información que se encuentran en el SOPM y AOM de la aeronave que la cantidad de Oxígeno a bordo cumple con lo anterior. El Capitán también deberá verificar que existe una mascarilla de Oxígeno a bordo para cada miembro de la Tripulación y Pasajeros.

En caso necesario se podrá limitar la cantidad de pasajeros para poder cumplir con lo anterior.

El avión vuele a una altitud de crucero de 10,000 pies o más, y cuente con oxígeno suplementario para todos los miembros de la tripulación durante todo el tiempo que la altitud de cabina sea de 10,000 pies o más. (Vuelo sin pasajeros).

Lo anterior aplica exclusivamente para iniciar un vuelo con cabina despresurizada.

Lo anterior no aplica para el caso de que un avión sufra una despresurización súbita en un vuelo iniciado como operación normal.

8.31.5 Nivel de Vuelo para vuelos despresurizados

Todos los vuelos con cabina sin presurización serán conducidos normalmente a niveles que no excedan de 14,000 pies sobre el nivel del mar. El Capitán no deberá exceder los 14,000 pies salvo por instrucciones expresas de C.T.A. Sin embargo, se hará del conocimiento de éste que no se cuenta con presurización.

En todos los vuelos arriba de 14,000 pies, los tripulantes deben estar alertas para observar cualquier reacción de parte del pasaje que denote evidencia de malestar.

Es de esperarse que sean poco frecuentes las ocasiones en que los vuelos sin presurización tengan que llegar a exceder de altitudes de 15,000 pies, y los Capitanes evitarán condiciones que les exijan pasarse de esta altitud, excepto como una medida de emergencia.

Todo vuelo a, o arriba de, 15,000 pie deberá reducirse invariablemente a períodos que sean lo más breve posibles y el

Capitán mantendrá a la estación en contacto informada de la altitud que se lleve y de la razón de la misma.

8.31.6 Uso de oxígeno de pilotos

Si un avión vuela sin presurización, los pilotos deberán utilizar el oxígeno:

1. Continuamente a altitudes de 10,000 pies o mayores para vuelos diurnos.
2. Continuamente a cualquier altitud si es de noche.

Cuando se requiera que un miembro de la tripulación use el oxígeno, deberá respirarlo en forma continua, excepto cuando sea necesario remover la mascarilla de oxígeno al realizar sus funciones.

Antes de iniciar la administración de oxígeno deberá estar encendido el letrero "NO FUMAR". También deben de observarse lo dispuesto en el párrafo Precauciones durante el uso de oxígeno.

8.32 Procedimiento en caso de ida al aire

Se debe enfatizar la importancia de tener en mente y estar preparados para una ida al aire, debido a que este procedimiento no ocurre con frecuencia. Se requiere tener claramente identificado:

- Los comentarios previos,
- Llamadas estándar, secuencias y todas las tareas y verificaciones cruzadas que deben realizar tanto el Piloto volando como el Piloto Monitoreando,
- Iniciar una ida al aire realizando el procedimiento oficial publicado por los servicios de navegación, si no se cumplen con los requerimientos de:
 - Mínimos meteorológicos.
 - Criterios de una aproximación estabilizada.

Con el fin de no duplicar información, y con el entendido que el Manual General de Operaciones comprende manuales suplementarios, los procedimientos técnicos requeridos para llevar a cabo un procedimiento de ida al aire se encuentran especificados en el Standard Operating Procedures Manual (SOPM) publicado por EMBRAER, referencia 3-35-10 págs. 20 al 22.

IMPORTANTE.

En adición a este procedimiento, y como política corporativa de TAR, se establece que **independientemente de las circunstancias, la decisión de llevar a cabo una ida al aire por parte del Piloto al Mando no será punitiva.**

8.33 Procedimiento en caso de falla del radar meteorológico (Weather Radar)

En caso de que el radar meteorológico se encuentre inoperativo la tripulación debe de apegarse al siguiente procedimiento, trabajando siempre en conjunto con el personal de Despacho y Control de Vuelos (CCO).

1. Ningún piloto puede operar una aeronave a menos que se encuentre instalado en la aeronave un radar meteorológico aprobado.
2. Ningún Piloto puede iniciar un vuelo IFR a menos que los reportes meteorológicos que indiquen la presencia de tormentas u otras peligrosas condiciones meteorológicas a lo largo de la ruta, puedan ser detectadas en el aire mediante el radar meteorológico y este se encuentre en condiciones satisfactorias de funcionamiento.
3. Si una vez que una aeronave se encuentre en el aire y el radar meteorológico llegue a estar inoperativo en la ruta, el Piloto no deberá volar la aeronave en Condiciones Meteorológicas por Instrumentos (IMC) o en la noche, a menos que el pronóstico meteorológico indique que no existe probabilidad de tormentas, relámpagos, turbulencia o formación de hielo a lo largo de la ruta.

8.34 Operación del piloto automático.

Se establece una política de compañía que garantice que el sistema automático se encuentre operativo en las aeronaves destinadas a las operaciones del cliente Newmont.

En caso de que el piloto automático se encuentre diferido en alguna aeronave, dicha aeronaves nos era signada para operar vuelos del cliente Newmont.

8.35 Procedimientos CFIT

El vuelo controlado hacia el terreno (CFIT) ocurre cuando una aeronave en condiciones de volar bajo el control de la tripulación es conducido involuntariamente hacia el terreno, obstáculos o agua, generalmente sin que la tripulación sea consciente de esta acción.

Para prevenir los eventos CFIT, TAR cuenta con las siguientes herramientas y procedimientos:

1. Operaciones multi tripulación -	Tal como lo marca el numeral 8.12.3 de este MGO, en la cabina de pilotos siempre debe haber dos tripulantes: PIC/SIC.
2. Procedimientos especiales para VFR; y	De acuerdo con las Especificaciones de Operación del AOC, TAR está autorizada para realizar operaciones VFR diurnas e
3. Operaciones nocturnas o IFR	IFR diurnas y nocturnas.
4. Planeación de vuelos de operaciones nocturnas o IFR	Las operaciones de vuelos nocturnos o IFR deben realizarse en cumplimiento con un plan operacional de vuelo IFR.

5. Simulador de vuelo para operaciones nocturnas o IFR

El contenido temático mínimo de los módulos de teoría y práctica para los tripulantes de vuelo incluye módulos de práctica en FFS.

6. Aproximaciones/aterrizajes recientes para operaciones nocturnas e IFR

Para asegurar que las tripulaciones de vuelo mantienen experiencia reciente en operaciones nocturnas e IFR, todos los tripulantes de vuelo deben realizar al menos tres despegues y aterrizajes en periodos que no excedan 90 días.

7. Piloto automático

Tal como lo establece el numeral 8.34 de este MGO, para todas las operaciones del cliente especial Newmont, el piloto automático deberá estar operativo.

8. Aproximaciones estabilizadas

Los criterios y procedimientos para aproximaciones estabilizadas se encuentran en el SOPM sección 3-35-01

9. Ida al aire

Los criterios y procedimientos en caso de ida al aire se encuentran en la sección 8.32 de este MGO.

10. Sistemas de alerta de conciencia del terreno (TWAS)

Los procedimientos a seguir en caso de tener una alerta se establecen en la sección 9.27.9 de este MGO.



Manual General de Operaciones

CAPÍTULO 08

TRIPULACIONES

PÁGINA INTENCIONALMENTE DEJADA EN BLANCO



Manual General de Operaciones

CAPÍTULO 09

CONTROL Y SUPERVISION
OPERACIONAL

CAPÍTULO 9

Control y Supervisión Operacional

Junio 2025

Reedición 2

9 Página-1

Link Conexión Aérea S.A. de C.V.



Manual General de Operaciones

CAPÍTULO 09

CONTROL Y SUPERVISION
OPERACIONAL

PAGINA INTENCIONALMENTE DEJADA EN BLANCO

CONTENIDO

CONTENIDO	3
9.1 Descripción del sistema de supervisión de operación de TAR.....	9
9.1.1 Introducción al proceso general de las operaciones de TAR para el servicio de transporte público de pasajeros	9
9.1.2 Responsabilidad respecto a los procesos de Tránsito Aéreo dentro de México.....	9
9.1.3 Los procesos básicos con que cuenta TAR para soportar su Operación	10
9.1.4 Planeación e Itinerarios	11
9.1.5 Control y Supervisión de las Operaciones por optimización y plan de negocios	11
9.1.6 Ejecución de las operaciones.....	12
9.1.7 Políticas de Operación	13
9.1.8 Especificaciones para las Rutas de itinerario.....	15
9.1.9 Requerimientos de Vuelo de Prueba	19
9.1.10 Coordinación para vuelos de Adiestramiento.....	19
9.2 Validez de las licencias y los certificados de capacidad y Aptitud del personal de operaciones....	22
9.2.1 Cumplimiento de Leyes, Reglamentos y Procedimientos nacionales e internacionales.....	22
9.2.2 Contratación de Personal de operaciones con licencia o administrativo	22
9.2.3 Requisitos para los aspirantes a Oficiales de Operaciones y Controladores.....	23
9.2.3.1 Requisitos de experiencia para la elegibilidad y licencia para Oficiales de Operaciones y Controladores de nuevo ingreso.....	23
9.2.3.2 Calificación y Requerimiento de experiencia reciente de los Controladores y Oficiales de Operaciones de los Aeropuertos	24
9.2.3.3 Responsabilidades con respecto a la calificación de los Controladores y Oficiales de Operación	24
9.2.3.4 Personal designado para evaluar la competencia de Controladores	25
9.2.4 Requisitos para los aspirantes a Representantes de Operaciones en Tierra	25
9.2.5 Requisitos para los aspirantes a Anfitriones y Encargados de Estación.....	25
9.2.6 Requisitos para los aspirantes a Trabajador General.	25
9.3 Documentos y licencias que deberán portar el personal de operaciones durante sus funciones además del uniforme.	26

9.4 Control, análisis y almacenamiento de los registros operacionales, documentos de vuelo, información adicional y datos.....	27
9.4.1 Características de los registros.	28
9.4.2 Responsabilidad de los registros.	29
9.4.3 Descripción de las publicaciones	29
9.4.4 Jerarquía de documentos.....	30
9.4.5 Descripción de los documentos por nivel	31
9.4.6 Tiempos de Retención de los Registros.....	31
9.5 Descripción del sistema para la distribución de material impreso que contenga información que pueda ser de naturaleza operacional complementaria	32
9.5.1 Aplicabilidad y las responsabilidades para su distribución.....	32
9.6 Prevención de accidentes y programas de seguridad de vuelo	33
9.6.1 Descripción de los aspectos principales de los programas de seguridad de vuelo	33
9.6.1.1 Responsable	33
9.6.1.2 Responsabilidad del Personal	33
9.6.1.3 Manual de Seguridad Operacional	33
9.6.1.4 Elementos de Programa De Seguridad Operacional.....	34
9.6.1.5 Sistema Interno de Reportes de seguridad operacional.....	34
9.6.1.6 Reporte Confidencial	35
9.6.1.7 Flujo de Información de Eventos de Riesgo	36
9.7 Interferencia Ilícita.....	39
9.7.1 Programa de Seguridad para la Prevención de Actos de Interferencia Ilícita (PSPAIL)	40
9.7.2 Objetivo del PSPAIL	40
9.7.3 Responsable del PSPAIL	40
9.7.4 Responsabilidad del Personal respecto al PSPAIL	40
9.7.5 Información Restringida en el PSPAIL	41
9.7.6 Reporte de Actos, o de Sospecha de Actos de Interferencia Ilícita	41
9.7.7 Actos de interferencia ilícita.	42
9.7.8 Procedimientos de manejo, notificación y reporte de accidentes e incidentes de aviación.	42
9.7.9 Seguridad de la Aeronave	43
9.7.10 Revisión de aeronaves.....	44
9.7.11 Control de acceso a la aeronave.....	45

9.7.12 Control de acceso de aeronaves que pernoctan en aeropuertos donde NO se efectúan trabajos de mantenimiento	45
9.7.13 Control de acceso de aeronaves que pernoctan en aeropuertos donde se efectúan trabajos de mantenimiento	45
9.7.14 Procedimiento de seguridad de las aeronaves en pernocta	47
9.7.15 Incremento en el Nivel de amenaza	55
9.8 Descripción de los procedimientos y responsabilidades necesarias para ejercer control operacional con respecto a seguridad de vuelo.	55
9.8.1 Control Operacional	55
9.8.2 Responsabilidad del Centro de Control Operacional antes de cada vuelo	55
9.8.3 Responsabilidad del Control Operacional durante cada vuelo	56
9.8.4 Deberes y responsabilidades del Representante de Operaciones en Tierra y del Capitán	56
9.8.5 Cambio de plan de vuelo en ruta o desviación del vuelo	56
9.8.6 Autoridad de Emergencia del Capitán	56
9.9 Descripción del sistema de aseguramiento de calidad adoptado.	57
9.10 Control de documentación requerida para el personal de operaciones	58
9.11 Referencia del método de determinación y aplicación de altitudes mínimas de vuelo	59
9.12 Determinar la utilización de aeropuertos.	60
9.13 Interpretación de información meteorológica	61
9.14 Determinación de las cantidades necesarias y abastecidas de combustible, aceite y otros fluidos requeridos para la operación de la aeronave.	62
9.15 Peso y Balance	63
9.16 Procedimientos y responsabilidades para la preparación y aceptación del plan operacional de vuelo. Uso de dicho plan	64
9.16.1 Gestión de Combustible en Vuelo	71
9.17 Bitácoras	73
9.17.1 Instrucciones para el llenado de las bitácoras	73
9.17.2 Sospecha o interferencias confirmadas de artículos electrónicos en vuelo.	73
9.17.3 Bitácora de Mantenimiento	74
9.17.3.1 Procedimientos para firmar la liberación de mantenimiento	77
9.17.4 Bitácora de Operaciones del Avión	79
9.18 Listado de documentos, formularios e información adicional que se mantiene de acuerdo a las regulaciones y políticas de acuerdo al nivel asignado.	82

9.19 Procedimientos de conducción de pasajeros que estén relacionados con la seguridad.	84
9.19.1 Procedimiento para Abordaje Pre-Autorizado.	84
9.19.2 Medidas de seguridad sobre equipaje	87
9.19.3 Equipaje de tripulación	88
9.19.4 Verificación de la Identificación positiva a los pasajeros.....	88
9.20 Operaciones en Tierra.	89
9.21 Procedimientos de vuelo.....	89
9.22 Operaciones en diferentes climas.....	90
9.23 Transporte de armas: información, instrucciones y guía general en el transporte de artículos peligrosos.....	91
9.23.1 Simbología	92
9.23.2 Disposiciones relativas a las mercancías peligrosas transportadas por los pasajeros o la tripulación	93
9.24 Política para el uso de dispositivos electrónicos portátiles a bordo de las aeronaves.....	95
9.24.1 Clasificación	95
9.24.2 La utilización de T-PED y PED en las diferentes fases de vuelo:	98
9.24.3 Procedimiento para la utilización de PED a bordo de las aeronaves.....	98
9.24.4 Comunicación y/o coordinación con la tripulación de vuelo:	99
9.24.5 Notificaciones para la AFAC	100
9.24.6 Operaciones de Vuelo Específicas en las que el uso del PED está Prohibido	100
9.24.7 Responsabilidades de la Tripulación.....	100
9.25 Procedimiento para uso de EFB's	102
9.25.1 Verificación pre vuelo.	102
9.25.2 Documentos de manera digital en el EFB	102
9.25.3 Sistemas utilizados.....	103
9.25.4 Fallas.....	103
9.25.5 Baterías	104
9.25.6 Cumplimiento de NO interferencia electromagnética.....	105
9.25.7 Soportes de sujeción.....	105
9.25.8 Revisiones.....	106
9.25.9 Capacitación.....	107

9.25.10 Procedimiento para contener fuego en cabina de pilotos producido por algún dispositivo electrónico móvil (PEDS) o electronic flight bag (EFBs)	107
9.26 Reglamento del aire y procedimientos en vuelo.	108
9.26.1 Procedimiento para pilotos que observen un accidente aéreo	108
9.26.2 Procedimiento de seguridad para evitar colisiones.....	109
9.26.3 Procedimientos de operación del Transponder.....	110
9.26.4 Operaciones en el espacio RVSM	110
9.26.5 Planeación de vuelo.	111
9.26.6 Procedimientos antes de entrar a espacio aéreo RVSM.	112
9.26.6.1 Procedimientos en vuelo	112
9.26.6.2 Responsabilidad del Piloto	113
9.26.6.3 Ascenso en la salida por instrumentos con todos los motores.....	113
9.26.6.4 Condiciones Peligros Durante el Vuelo	115
9.26.6.5 Correcciones por temperatura	115
9.26.6.6 Aproximación de precisión.....	116
9.26.6.7 Aproximación Visual	119
9.26.6.8 Aproximación de no-precisión.	119
9.26.6.9 Aproximación Circulando.....	120
9.26.6.10 Descenso Continuo en la Aproximación Final (CDFA).....	121
9.26.6.11 Post-vuelo.....	122
9.26.7 Procedimientos de Mantenimiento	122
9.26.8 Procedimientos de contingencia después de entrar a espacio aéreo RVSM	123
9.26.9 Operación con aviso del EGPWS	125
9.26.10 Operación con avisos del TCAS	125
9.26.11 Fraseología	127
9.26.12 Calculo para la longitud de pista para el Angulo de giro.....	128
9.26.13 Guía para determinar las altitudes mínimas de seguridad para todas las fases de vuelo .	130
9.27 Procedimientos PBN	134
9.27.1 Operaciones RNAV, Navegación Aérea	134
9.27.2 Operaciones RNP	138
9.27.3 Capacitación PBN	147



Manual General de Operaciones

CAPÍTULO 09

CONTROL Y SUPERVISION
OPERACIONAL

PAGINA DEJADA INTENCIONALMENTE EN BLANCO

9.1 Descripción del sistema de supervisión de operación de TAR.

Se describe la manera en que se supervisa la seguridad de las operaciones de vuelo y la capacidad del personal, especificando los procedimientos de la sección.

9.1.1 Introducción al proceso general de las operaciones de TAR para el servicio de transporte público de pasajeros

La administración de las operaciones de una aerolínea debe ser ejercida por una organización formal que sea capaz de aplicar los procesos necesarios de manera que garanticen la conducción segura de cada una de las operaciones.

Cuenta con los procesos, procedimientos, estándares y una estructura organizacional conformada por la Dirección de Operaciones, Gerencia Corporativa de Aeropuertos, Jefatura de Pilotos y la Jefatura de Despacho y Control de Vuelos.

Los procesos, estándares y procedimientos están diseñados para soportar adecuadamente el control y supervisión de las operaciones para el cumplimiento de los objetivos de seguridad, protección y son mandatorios y aplicables a las diferentes operaciones que realice TAR como son:

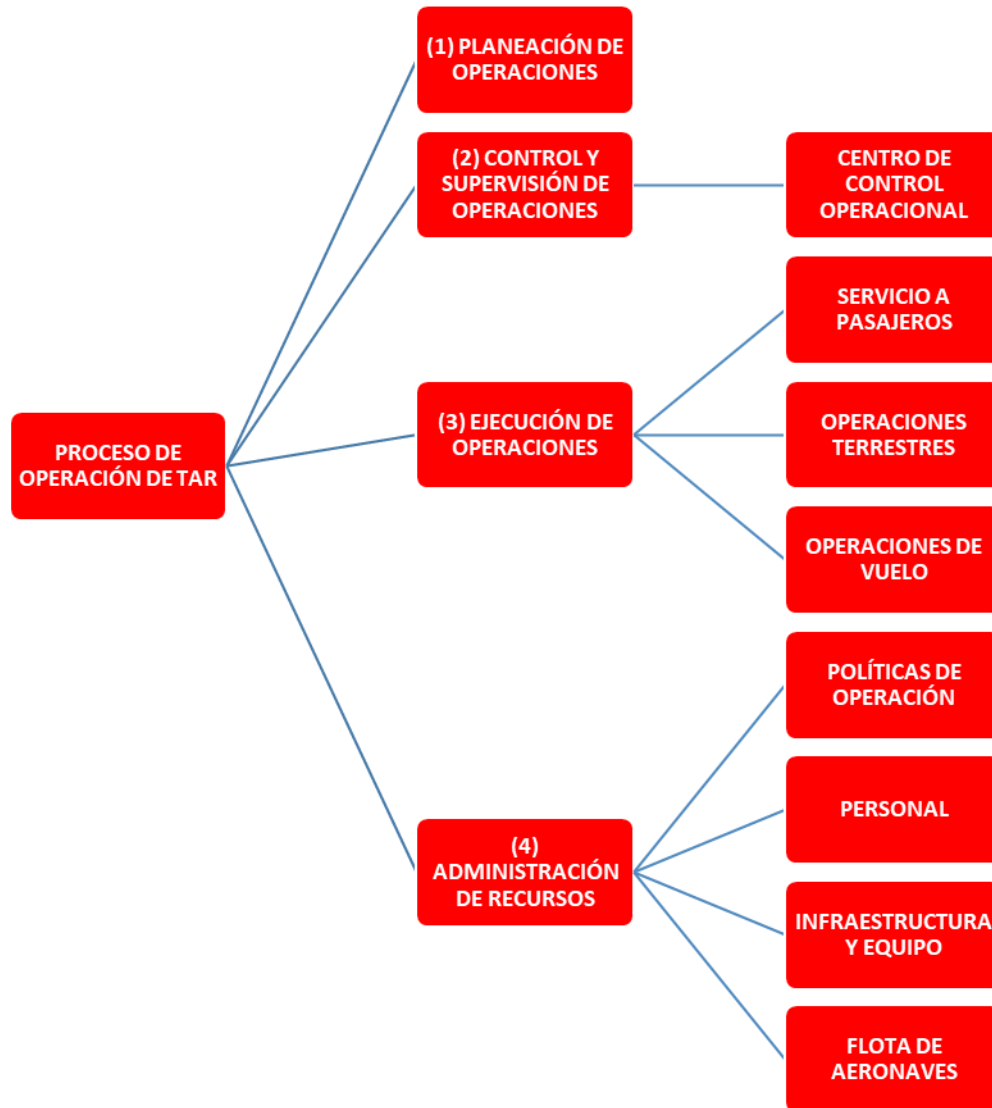
- Vuelos de Itinerario
- Vuelos Chárter o de Fletamento
- Vuelos de Concentración
- Vuelos de Entrenamiento
- Vuelos de Prueba
- Vuelos Ferry

9.1.2 Responsabilidad respecto a los procesos de Tránsito Aéreo dentro de México.

El personal del CCO y los pilotos de TAR son responsables de aplicar lo dispuesto en la ley y su reglamento, así como en la normatividad vigente y lo contenido en la Publicación de Información Aeronáutica (PIA) de México para todas las operaciones efectuadas por la empresa.

9.1.3 Los procesos básicos con que cuenta TAR para soportar su Operación

1. Planeación de Operaciones
2. Control y Supervisión de Operaciones
3. Ejecución de las Operaciones
4. Administración de los Recursos.



9.1.4 Planeación e Itinerarios

En este proceso se desarrollan los planes a mediano y largo plazo para las operaciones de la aerolínea tales como:

Itinerario de vuelo, siendo responsabilidad de las áreas técnicas, administrativas y directivas de TAR. Los datos de los itinerarios deben considerar los tiempos para que se le efectúen los servicios correspondientes a las aeronaves, a su servicio, en todas sus paradas intermedias (escalas), debiendo considerar los vientos prevalecientes en la ruta y velocidad de crucero para el tipo de aeronave, según se indique en el AFM, AOM, SOPM y/o MD, según corresponda.

Planes de administración del mantenimiento, siendo responsabilidad de la Dirección de Mantenimiento de TAR

Planes de administración de recursos, siendo responsabilidad de las áreas administrativas y directivas de TAR.

Planes de asignación de tripulaciones, siendo responsabilidad de la Jefatura de Control de Tripulaciones, la Jefatura de Pilotos y bajo la política de la Dirección de Operaciones.

Políticas comerciales, acuerdos estatales y nacionales.

Los procesos clave que están bajo la responsabilidad de la Dirección de Operaciones

Planeación de Horas de Vuelo y Servicio de Tripulaciones

Planeación de los descansos y vacaciones de los Tripulantes

Planeación del Adiestramiento de las Tripulaciones

Asignación de las Tripulaciones

Planeación de las Operaciones en el día a día que incluyen las propuestas, solicitudes de cambio de equipo y Tripulaciones que se lleva en el Centro de Control Operacional (CCO)

9.1.5 Control y Supervisión de las Operaciones por optimización y plan de negocios

Este proceso se refiere al ejercicio de autoridad sobre el inicio, conducción, y/o terminación de un vuelo. En este proceso se toman las decisiones en el día a día para operar los vuelos de manera segura y en cumplimiento con la normatividad, esto incluye las siguientes actividades:

Programación de tripulaciones y aviones (día a día)

Asignación de vuelos y programa de seguridad operacional

Revisión de condiciones meteorológicas

Elaboración de Planes de Vuelo

Definición de Requerimientos de Combustible

Disposición de Facilidades de los Aeropuertos

Control del Programa de Confiabilidad de la Operación

La Jefatura de Despacho y Control de Vuelos es responsable ante la Dirección de Operaciones de TAR del control y supervisión de las operaciones de la empresa. La Dirección de Operaciones delega la autoridad y responsabilidad del control y supervisión de las operaciones al Jefe de Despacho y Control de Vuelos, quien lo ejerce en el Centro de Control Operacional (CCO) con los Controladores.

Las políticas generales para llevar a cabo este proceso están contenidas en el Manual de Despacho.

Un subproceso del Control y la Supervisión de las Operaciones es parte de las funciones del CCO, el cual consiste en dirigir, programar y coordinar actividades como:

- 1.- Preparar documentos de despacho previo al vuelo (operación de itinerario y chárteres)
- 2.- Cálculo del Peso y Balance de la aeronave en las operaciones de itinerario y chárteres
- 3.- Autorizar y liberar el despacho de un vuelo de itinerario y chárteres
- 4.- Monitoreo, vigilancia del vuelo y control de las operaciones de itinerario y chárteres

Los requerimientos y controles para estas actividades, y la aplicación de las mismas de acuerdo a las políticas la empresa y la normatividad aplicable, es responsabilidad del Jefe de Despacho y Control de Vuelos y están contenidos en Manual de Despacho (MD).

9.1.6 Ejecución de las operaciones

En este proceso se definen todas las tareas relacionadas con el transporte de los pasajeros y su equipaje de un origen a un destino, éste incluye:

Servicio a pasajeros

El desarrollo y ejecución de los procedimientos específicos para la atención y servicio a pasajeros son responsabilidad del personal de tráfico. Los procedimientos están contenidos en el Manual de Anfitriones (MA).

Operaciones terrestres

El desarrollo y ejecución de los procedimientos específicos para las operaciones terrestres son responsabilidad del Representante de Operaciones en Tierra. Estos procedimientos están contenidos en el Manual de Despacho y el Manual de Operaciones Terrestres

Operaciones de vuelo

El desarrollo y ejecución de los procedimientos específicos para las operaciones de vuelo son responsabilidad del Jefe de Despacho y Control de Vuelos y de la Jefatura de Ingeniería de Operaciones bajo la supervisión de la Gerencia de Control Operacional. Estos procedimientos están contenidos en el SOPM del E145, Manual de Despacho (MD) y el Manual de Operaciones Terrestres (MOT) y Manual de Sobrecargos (MS).

Administración de Recursos

En este proceso se definen, proveen, controlan los diferentes recursos para la operación. Los siguientes son los recursos básicos que se administran:

- **Personal**

Los procedimientos específicos de la administración del personal, así como su adiestramiento, están descritos en el Manual de General de Operaciones capítulo de capacitación y son responsabilidad de la Jefatura de Pilotos y la Gerencia de Sobrecargos y Estándares de Servicio, en conjunto con la Departamento de Capacitación.

- **Infraestructura y Equipo**

Los procedimientos específicos de la administración de infraestructura y materiales, están descritos en el Manual de General de Operaciones MGO Información de Rutas y Aeropuertos, la ejecución de los mismos recae como responsable principal en el Gerente Corporativo de Aeropuertos.

- **Flota de Aeronaves**

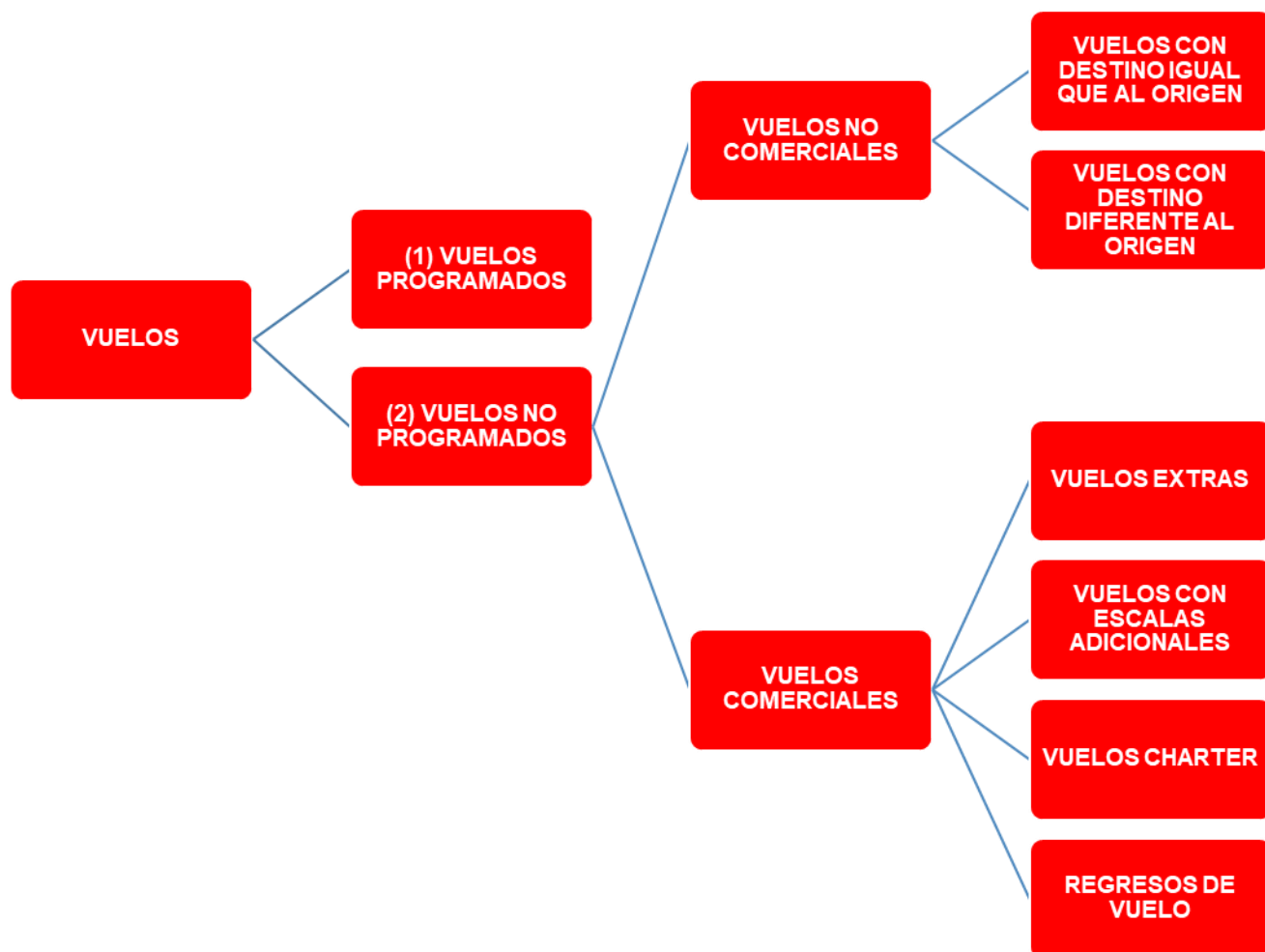
Los procedimientos específicos de la administración de la flota de aeronaves, están descritos en el Manual de General de Operaciones Información de Rutas y Aeropuertos y su complemento el Manual de Despacho (MD), la ejecución de los mismos recae como responsable principal en la Jefatura de Despacho y Control de Vuelos.

9.1.7 Políticas de Operación

La elaboración y emisión de estándares y procedimientos de trabajo se publican en los diferentes manuales y documentos mencionados en la sección MGO Generalidades y son responsabilidad de la Jefatura de Ingeniería de Operaciones, siguiendo los lineamientos dictados por la Dirección de Operaciones

Tipos de Vuelos de Acuerdo a su Planeación, seguimiento, seguridad y reportes.

Los vuelos se clasifican de acuerdo a su planeación en:



9.1.8 Especificaciones para las Rutas de itinerario

TAR únicamente podrá efectuar operaciones a lo largo de las rutas y/o dentro de las áreas de operación que le sean autorizadas por la Autoridad Aeronáutica. Dichas autorizaciones se otorgarán siempre y cuando TAR:

Disponga de instalaciones en tierra y servicios, incluyendo servicios meteorológicos, adecuados para la operación planeada;

Se asegure que el rendimiento de las aeronaves que opera o que pretende operar, es adecuado para cumplir con los requerimientos de altitud mínima de vuelo y demás especificaciones de la operación.

Se asegure que el equipo de las aeronaves que opera o que pretende operar, cumplen con los requerimientos mínimos para la operación planeada

Disponga de mapas y cartas, mismos que deberán ser apropiados para las operaciones que realiza o que pretende realizar, los cuales deberán estar actualizadas

Disponga de aeródromos adecuados con respecto a limitaciones de tiempo/distancia, para una aeronave de dos motores, y

TAR podrá efectuar operaciones de transporte aéreo comercial en cualquier ruta o área, siempre y cuando dichas operaciones se lleven a cabo de acuerdo a las restricciones impuestas por la Autoridad Aeronáutica.

(1) Vuelos Programados

Son todos aquellos vuelos que se efectúan de acuerdo a las rutas y números de vuelo autorizados en el itinerario vigente. Estos son los vuelos que se consideran para la medición de puntualidad, efectividad, asientos disponibles por Kilómetro (ASK-Available Seat Kilometer) y pasajeros que pagan boleto por Kilómetro (RPK Revenue Passenger Kilometer).

(2) Vuelos No Programados (vuelos Charter o de Fletamento)

1. Son todos aquellos vuelos efectuados en forma diferente en rutas o números de vuelos a los indicados en el itinerario vigente.
2. A los vuelos fuera de itinerario que se planeen con una anticipación de por lo menos 72 horas. a su salida, así como a los efectuados con escalas adicionales, se les dará tratamiento de programados para fines de puntualidad y efectividad.
3. Los vuelos extras y aquellos efectuados con escalas adicionales se considerarán como programados para fines de ASK y RPK.

Los vuelos no programados se clasifican en:

Vuelos comerciales

Vuelos no comerciales

Vuelos ComercialesVuelos extras

Son aquellos vuelos que se efectúan en rutas autorizadas en el itinerario vigente, adicionales a los contemplados en él y que se hacen para cubrir sobreventas, cancelaciones o a solicitud del área comercial.

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.

Vuelos Chárter o de Fletamento

Son aquellos vuelos fuera de itinerario, contratados previamente con el área comercial, generalmente para rutas no autorizadas en el espacio aéreo nacional.

Regresos de vuelo

Son los casos en que vuelos comerciales, después de haber despegado, por cualquier motivo se interrumpen regresando a su estación de origen.

Vuelos No ComercialesCon destino igual al origen

En esta categoría se encuentran los vuelos locales, de adiestramiento, de prueba, etc., siempre y cuando no sean con fines comerciales.

Vuelo de Prueba

El que se efectúa después de la reparación del equipo que amerite la verificación del funcionamiento del avión en vuelo. Estos vuelos son requeridos por mantenimiento, para probar la aeronavegabilidad de una aeronave y para evaluar sus sistemas componentes, y requieren de una total supervisión y autorización de la Gerencia de Control Operacional. Su manejo será como cualquier otro vuelo. Estos vuelos se efectuarán apegándose a lo indicado en el SOPM y AOM de cada equipo. Los procedimientos de despacho son los mismos que para un vuelo normal. Los mínimos meteorológicos deben ser en VMC. Personas no autorizadas no podrán volar en esos vuelos.

Vuelo de Adiestramiento

El que se efectúa en el avión para dar al piloto instrucción o adiestramiento y comprobar su capacidad o eficiencia. Los vuelos de entrenamiento son autorizados por la Dirección de Operaciones en coordinación con la Jefatura de Pilotos. Los vuelos de adiestramiento se manejarán como cualquier otro vuelo. Estos vuelos se efectuarán apegándose a lo indicado en los programas de adiestramiento cuando éstos han sido autorizados por la AFAC. Los mínimos meteorológicos y los procedimientos de salida requeridos para esta operación son los indicados en el AOC.

Con destino diferente al origen

En esta categoría se encuentran los vuelos de traslado por mantenimiento, concentración, demostración, etc., siempre y cuando no sean efectuados con fines comerciales.

Vuelo de Traslado (Convenience or Reposition Flight)

El que se efectúa con el único objetivo de trasladar un avión a distinto aeropuerto sin utilización comercial. Estos vuelos serán autorizados por CCO. Los mínimos meteorológicos requeridos para esta operación son los mismos que para un vuelo de paga. No podrán ser trasladados pasajeros o carga de paga. Sólo podrán ser transportados pasajeros y/o carga que no sea de paga, previa autorización del CCO. Los procedimientos para esta operación son los mismos que para un vuelo de paga.

Vuelo de Concentración (Ferry Flight)

El que se efectúa con el objetivo de trasladar un avión no aeronavegable a un aeropuerto en el cual pueda ser reparado. La autorización para los vuelos de concentración la dará el CCO en coordinación con el Jefe de del CCM, y señalará si el vuelo se efectuará VFR, IFR o IFR con condiciones VMC.

Vuelos que requieren autorización de la AFAC para su realización

Los siguientes tipos de vuelo deberán contar con la autorización de la Dirección General Adjunta de Transporte y Control Aeronáutico de la AFAC para su realización:

Vuelos Extras

Vuelos de Demostración

Vuelos de Fletamento (Chárter)

Vuelos Privados al servicio de una empresa mexicana

Vuelos de rescate de empresas extranjeras

Vuelos que NO requieren autorización de la AFAC para su realización

Los siguientes tipos de vuelo no requieren autorización por parte de la Dirección General Adjunta y Control Aeronáutico de la AFAC para su realización:

Vuelos de Concentración (por disponibilidad de equipo, por mantenimiento)

Vuelos de Prueba

Vuelos por escala técnica no programada (sin derechos de tráfico)

Vuelos de protección a pasajeros en rutas autorizadas a la empresa

Vuelos de rescate de empresas mexicanas

En estos casos solo se requiere de la coordinación con las autoridades aeronáuticas locales (Comandantes de Aeropuerto e Inspectores-Verificadores Aeronáuticos), de acuerdo a los procedimientos aprobados a la empresa, en el respectivo Plan de Vuelo.

Para efectuar un vuelo de concentración en Estados Unidos

Se requiere un permiso especial de vuelo (Special Flight Permit) comúnmente referido como permiso Ferry (Ferry Permit). Los siguientes son algunos ejemplos para los que se requiere un permiso especial de vuelo:

Volar el avión a una base donde se vaya a reparar o a efectuarle mantenimiento.

Importar o exportar un avión.

Volar un avión con servicios programados vencidos, a una base donde se pueda efectuar dicho servicio programado.

Para solicitar el permiso especial de vuelo, el personal de la estación o CCO, deberá enviar la forma FAA 8130-6 vía e-mail en formato PDF a la FAA en DFW a la atención de:

Principal Operations Inspector

DFW IFO

Principal Operations Inspector's e-mail

Phone: (972) 714-7713

FAX: (972) 714-7750

Se deben enviar los siguientes datos como mínimo:

Propósito del Vuelo

Itinerario propuesto

Tripulación de vuelo requerida para operar el vuelo

La explicación, si es que existe alguna, de la manera en que el avión no cumple con los requerimientos de aeronavegabilidad.

Cualquier otra información que requiera el Principal Operations Inspector de la FAA, que se considere necesaria para prescribir las limitaciones de operación.

Para efectuar un vuelo de concentración en otros países

La Gerencia de Control Operacional gestionará entre las Autoridades locales la solicitud y autorización para el vuelo de concentración, con las condiciones y limitaciones del caso. Deberá confirmar al área de Control de Tripulaciones para que se realicen las asignaciones de las tripulaciones de acuerdo al cumplimiento de contar con toda la documentación necesaria.

Para efectuar un vuelo de concentración se deberá cumplir con lo siguiente:

1. Se efectuarán apegándose a lo indicado en el Manuales: SOPM, AOM, QRH y AFM
2. Solo podrá ir a bordo la tripulación esencial (incluyendo a un representante de mantenimiento), sin embargo, en algunos casos, dependiendo de la naturaleza del problema, podrán viajar otras personas previa autorización de la Jefatura de Despacho y Control de Vuelos.
3. **No podrán transportarse pasajeros, correo o carga de paga.**
4. El despegue y el aterrizaje se harán únicamente de día, excepto que CCO y CCM autorice que se efectúe de noche.
5. Se deberá volar por la aerovía que ofrezca mayor seguridad.

6. Si la aeronave no cuenta con un Certificado de Aeronavegabilidad vigente se deberá contar con un permiso que han de dar, según el caso, las autoridades del ramo del país en que se vaya a efectuar esa operación.

9.1.9 Requerimientos de Vuelo de Prueba

Al asignarse un vuelo de prueba, la tripulación deberá apegarse a los siguientes puntos:

Definir el motivo del vuelo y antecedentes de mantenimiento sobre el avión.

Efectuar la revisión completa y detallada de la aeronave en su exterior, de la cabina y sus sistemas.

Permanecer a la escucha de la frecuencia de la compañía.

Solo estará a bordo el personal autorizado y estipulado en el despacho y plan de vuelo correspondientes, observando las indicaciones para permanecer en su respectivo asiento y con el cinturón de seguridad ajustado.

Si se requiere, solicitar un tercer equipo de audífonos y conectarlo al panel superior a fin de tener constante comunicación con las personas a bordo.

Completar pruebas de motor tanto como de sistemas.

Ascender a los 10,000 pies (AGL) con autorización del CTA. y solicitar un área de trabajo si las maniobras lo requieren

Completar todas las listas punto por punto.

Omitir maniobras que mantenimiento no requiera.

El técnico de mantenimiento a bordo se coordinará con el Capitán para establecer las maniobras a realizar. El técnico ocupará el Jump Seat de acuerdo a lo estipulado en el MGO.

Los fabricantes no recomiendan realizar cortes de motor pre-planeados en vuelos de pruebas.

No realizar maniobras y/o procedimientos que no estén autorizados y/o fuera del nivel de seguridad establecido en los manuales de la empresa.

9.1.10 Coordinación para vuelos de Adiestramiento.

El CCO coordinará con el CCM, con el objetivo de establecer la hora límite de entrega del equipo en la base al término del vuelo de adiestramiento.

Cuando se asigna un vuelo de adiestramiento se deberá cumplir con lo siguiente:

Presentarse a firmar o reportarse telefónicamente al CCO, en caso que la cita para iniciar el adiestramiento se haya hecho en otro lugar.

Llenar la forma de Vuelo Local en la Oficina del aeropuerto.

Al iniciar y terminar los vuelos de adiestramiento debe reportarse al CCO los mensajes operacionales correspondientes.

Los vuelos deben iniciarse de acuerdo con el horario establecido, salvo causas fuera del programa de adiestramiento.

Cuando se trata de vuelos de adiestramiento fuera de México, presentarse en el lugar y hora que se indique para recibir las instrucciones preliminares. Debe cumplirse con lo indicado en los párrafos anteriores. El vuelo se efectuará apegándose en todo momento a lo indicado en la sección 4.3.6 (a) del MGO, SOPM y AOM

Tipos de Vuelos de Acuerdo a su Ejecución

Los Vuelos se clasifican de acuerdo a su ejecución en:



(1) Vuelos operados

Se considera operado un vuelo después de que efectuó el despegue y el aterrizaje.

Nota: Para que un vuelo de pasajeros programado se considere operado, debe hacerse en base al origen y destino planeado. Cualquier desviación en estos, implicaría considerarlo como no operado, generándose en su lugar vuelos no programados con el origen y destino reales.

Vuelos a tiempo

Se considera a tiempo un vuelo cuando el cierre de sus puertas de acceso, al despacharlo, se da a la hora de salida de itinerario o antes.

Vuelos demorados

Se considera demorado un vuelo cuando el cierre de sus puertas de acceso, al despacharlo, se da después de la hora de salida de itinerario.

Ver códigos de demoras en el Manual de Despacho.

(2) Vuelos no operados

Se considera no operado un vuelo cuando no se efectúa y esto no afecta a pasajeros, que hayan estado reservados o pre documentados. También son vuelos no operados los de itinerario que se desvíen de su ruta.

(3) Vuelos cancelados

Se considera cancelado un vuelo cuando hubo pasaje, reservado o pre documentado, afectado por no operar dicho vuelo.

Nota: Cuando se programe la cancelación de un vuelo con una anticipación de al menos 72 horas. de su salida, éste se considerará como no operado.

9.2 Validez de las licencias y los certificados de capacidad y Aptitud del personal de operaciones.

La validez de las licencias será responsabilidad de la Jefatura de Pilotos y de la Gerencia de Sobrecargos y Estándares de Servicio antes de la contratación de estos, en conjunto con el área de RH, cuando los sobrecargos y pilotos realicen renovación de estas, deberá entregar una copia al área de capacitación y a sus respectivas Jefatura/Gerencia.

Los certificados de capacidad de tripulantes serán responsabilidad del área de Capacitación, en conjunto con su Jefatura/Gerencia, quienes verificarán su vigencia en conjunto con su licencia.

Los exámenes de que se realicen para la aptitud del personal de operaciones serán a cargo de cada área.

Para el área de pilotos la aptitud será evaluada mediante los exámenes de adiestramiento y sus verificaciones en ruta.

Para el área de sobrecargos serán evaluados mediante sus exámenes de adiestramiento y las etapas de familiarización, habilitación y asesoramiento.

9.2.1 Cumplimiento de Leyes, Reglamentos y Procedimientos nacionales e internacionales

Todo el personal de Operaciones debe cumplir en particular con los métodos, normas, políticas, estándares y procedimientos de operación de la empresa descritos en el Manual General de Operaciones, sus manuales complementarios y boletines de TAR. Ver relación del MGO CAP 3.2 para mayor información.

9.2.2 Contratación de Personal de operaciones con licencia o administrativo

Los candidatos a ocupar un puesto dentro de la empresa, deben cumplir con los requisitos de competencia y niveles de conocimientos, experiencia, calificación, habilidades requeridas para el puesto. Para este caso TAR tiene establecidos los perfiles para cada puesto y posición, los cuales se encuentran en la Dirección de Operaciones. El proceso de selección de personal está documentado en los procedimientos internos propios del área.

NOTA IMPORTANTE PARA PERSONAL DE MANTENIMIENTO

Los requisitos para los aspirantes a Técnicos en Mantenimiento, licencias, capacidades, elegibilidad, experiencia reciente, responsabilidad respecto a la capacidad y demás requisitos ver el Manual General de Mantenimiento y Procedimientos de Taller Aeronáutico.

9.2.3 Requisitos para los aspirantes a Oficiales de Operaciones y Controladores

Los siguientes son los requisitos mínimos a cubrir por los aspirantes a Oficiales de Operaciones y controladores de TAR:

- Tener edad mínima de 21 años
- Licencia Oficial de Operaciones certificada por la AFAC con la capacidad de Radiotelefonista Aeronáutico Restringido
- Comprobar la experiencia mínima de elegibilidad
- Tener terminados los estudios de Preparatoria o equivalente
- Certificado de Aptitud Psicofísica grupo III vigente
- Haber cumplido con el Servicio Militar Obligatorio (en caso de Oficial de Operaciones varón)
- Aprobar las evaluaciones teóricas, prácticas, médicas, psicométricas, manejo de software (Office) y de inglés en sus fases técnica y general.

9.2.3.1 Requisitos de experiencia para la elegibilidad y licencia para Oficiales de Operaciones y Controladores de nuevo ingreso

Los siguientes son los requisitos mínimos a cubrir por los aspirantes a Oficiales de Operaciones de TAR de nuevo ingreso

Puesto	Experiencia	Licencia
Oficial de Operaciones	Un año como oficial de operaciones en empresas de aviación	Oficial de Operaciones RTAR
Controlador para el CCO	Deberá contar con un mínimo de 2 años de experiencia como Oficial de Operaciones con funciones en la elaboración de planes de vuelo, procedimientos en rampa, supervisión de personal, haber realizado actividades como Oficiales de Operación a bordo. Poseer experiencia suficiente en meteorología e interpretación de información meteorológica aplicada al despacho de aeronaves.	Oficial de Operaciones RTAR

9.2.3.2 Calificación y Requerimiento de experiencia reciente de los Controladores y Oficiales de Operaciones de los Aeropuertos

Al Controlador que haya dejado de prestar sus servicios durante 12 meses consecutivos, no deberán asignársele funciones a no ser que cumpla con lo estipulado para recalificación de Controladores de este Manual General de Operaciones.

Los Controladores y Oficiales de Operaciones de TAR o subcontratados deberán cumplir con lo siguiente para mantenerse como tales en la Empresa.

- Mantener vigente su Licencia de Oficial de Operaciones con Capacidad en Radiotelefonista Aeronáutico restringido.
- Haber aprobado el examen médico de la AFAC y mantenerlo vigente.
- Haber completado el adiestramiento descrito en el Programa de Adiestramiento aprobado por la AFAC.

9.2.3.3 Responsabilidades con respecto a la calificación de los Controladores y Oficiales de Operación

De los Controladores y Oficiales de Operaciones

- Mantener vigente su Licencia vigente de Oficial de Operaciones con Capacidad en Radiotelefonista Aeronáutico restringido y portarla cuando se encuentre en servicio.
- Mantener vigente su examen médico y portar el comprobante original tamaño carta cuando se encuentre en servicio.
- Haber completado el adiestramiento descrito en el Programa de Adiestramiento aprobado por la AFAC.

De la Jefatura de Despacho y Control de Vuelos

- Proporcionar a los Controladores el adiestramiento descrito en el Programa de Adiestramiento aprobado por la AFAC, manteniendo los registros correspondientes.
- Planear el Rol para mantener el requerimiento de experiencia reciente de los Controladores

De la Gerencia de Aeropuertos

- Proporcionar a los Oficiales de Operaciones el adiestramiento descrito en el Programa de Adiestramiento aprobado por la AFAC, manteniendo los registros correspondientes.

9.2.3.4 Personal designado para evaluar la competencia de Controladores

La Jefatura de Despacho y Control de Vuelos designa al personal encargado de evaluar la competencia del personal de la oficina de despacho y control de vuelos.

El personal designado para evaluar la competencia del personal del CCO deberá cumplir con los siguientes requisitos

- Mantener vigente su Licencia de Oficial de Operaciones con Capacidad en Radiotelefonista Aeronáutico restringido.
- Haber aprobado el examen médico aprobado por la AFAC dentro de los doce meses anteriores.
- Haber completado el adiestramiento de personal de tierra descrito en el Programa de Adiestramiento aprobado por la AFAC.
- No haber dejado de prestar sus servicios durante 12 meses consecutivos.

9.2.4 Requisitos para los aspirantes a Representantes de Operaciones en Tierra

- Tener edad mínima de 18 años.
- Tener terminados estudios de Preparatoria o equivalente.
- Haber cumplido con el servicio militar Obligatorio (en caso de personal Varón)
- Aprobar las evaluaciones teóricas, prácticas, medicas, psicométricas. Deseable conocimiento de inglés básico.
- Requisitos de experiencia para la elegibilidad son una combinación de la experiencia en diferentes puestos y empresas de transporte o similares.

9.2.5 Requisitos para los aspirantes a Anfitriones y Encargados de Estación.

- Tener edad mínima de 18 años
- Comprobar la experiencia mínima de elegibilidad indicada por la Dirección de Operaciones.
- Tener terminados estudios de Preparatoria o equivalente
- Haber cumplido con el Servicio Militar Obligatorio (en caso de personal varón)
- Aprobar las evaluaciones teóricas, prácticas, médicas, psicométricas, manejo de software (Office) y de inglés en sus fases técnica y general
- Requisitos de experiencia para la elegibilidad son una combinación de la experiencia en diferentes puestos y empresas de transporte o similares.

9.2.6 Requisitos para los aspirantes a Trabajador General.

- Tener edad mínima de 18 años
- Tener terminados estudios de Preparatoria o equivalente
- Haber cumplido con el Servicio militar Obligatorio (en caso de piloto varón)
- Aprobar las evaluaciones teóricas, prácticas, médicas, psicométricas. Deseables conocimientos de inglés básico.
- Requisitos de experiencia para la elegibilidad son una combinación de la experiencia en diferentes puestos y empresas de transporte o similares.

9.3 Documentos y licencias que deberán portar el personal de operaciones durante sus funciones además del uniforme.

El personal cuya licencia esté condicionada:

Al uso de lentes correctivos del tipo aéreo o contacto como se indique, debe contar con un juego de reserva disponible cuando se encuentren ejerciendo los privilegios que dicha licencia le otorga

Al uso de un aparato auditivo, debe contar con un aparato y baterías de reserva disponibles cuando se encuentre ejerciendo los privilegios que dicha licencia le otorga.

Puesto y documento	Licencia vigente	Certificado de Aptitud Psicofísica vigente	Lentes o Aparato auditivo de repuesto	Credencial de la empresa	TIA del aeropuerto adscrito vigente
Capitán (1)	TPI ala fija Con capacidad	Grupo I	Si está indicado en el certificado	Puesto inscrito	No aplica
Primer Oficial (1)	TPI o Comercial ala fija, con capacidad	Grupo I	Si está indicado en el certificado	Puesto inscrito	No aplica
Representantes de Operaciones en Tierra y Oficiales de Operaciones de CCO	Oficial de Operaciones	Grupo III	Si está indicado en el certificado	Puesto inscrito	Para el aeropuerto
Sobrecargos	Sobrecargo	Grupo II	Si está indicado en el certificado	Puesto inscrito	No aplica
Técnicos de Mantenimiento y Controladores CCM	Técnico en mantenimiento Clase I o II	Grupo III	Si está indicado en el certificado	Puesto inscrito	Para el aeropuerto
Anfitriones	No aplica	No aplica	No aplica	Puesto inscrito	Para el aeropuerto
Representantes de Estación	No aplica	No aplica	No aplica	Puesto inscrito	Para el aeropuerto
Trabajador General	No aplica	No aplica	No aplica	Puesto inscrito	Para el aeropuerto

Nota (1)

Los pilotos deberán portar su bitácora actualizada al último vuelo y al menos deberán certificar horas con la AFAC antes de la revalidación correspondiente a su edad.

9.4 Control, análisis y almacenamiento de los registros operacionales, documentos de vuelo, información adicional y datos.

Generalidades

Como elemento fundamental para poder evaluar los procesos de la empresa a fin de estar en posibilidad de mejorar los procesos e incrementar los niveles de seguridad y calidad, y acorde con los requerimientos legales aplicables que requieren la documentación y registros de los diferentes procesos técnicos que son llevados a cabo dentro de la empresa, TAR dispone por lo establecido en esta sección, la obligatoriedad para las diferentes áreas operativas de la empresa la elaboración de diferentes registros y expedientes que permitan obtener evidencia escrita de los procesos que se han llevado a cabo y de la forma en la que estos han sido realizados para el control y auditorías de la AFAC e IOSA.

El propósito del control de documentos y registros es el de asegurarse de que éstos contengan información exacta y actualizada, que se encuentre disponible para todo el personal de TAR que los requiera, incluyendo los proveedores de servicios externos que la tengan autorizada.

Estos documentos podrán mantenerse en papel o de manera electrónica, cumpliendo los siguientes requisitos:

- Mantener el documento original o una copia maestra en electrónico.
- Examinar y aprobar el contenido del documento previo a su difusión.
- Revisar y actualizar según se requiera, incluyendo un proceso de aprobación.
- Identificar el número de revisión actual.
- Mantener identificadas y archivadas las revisiones anteriores.
- Las referencias bibliográficas serán identificadas y archivadas.
- Asegurar la distribución de la información a quien deba conocerla.
- Los documentos que provengan de fuentes externas serán identificados, actualizados, distribuidos y archivados.
- Los documentos obsoletos serán identificados y almacenados según lo especificado.
- Los documentos serán desechados y destruidos cuando no se requiera su almacenaje, con el fin de evitar su uso indebido, a través de los medios que aseguren este propósito

Nota:

Para los registros de adiestramiento ver el MGO, Capítulo 11 sobre Capacitación.

9.4.1 Características de los registros.

Disponibilidad

Deberán en todo momento ser identificables y estar disponibles para ser consultados y revisados por las áreas y personas pertinentes dentro de la organización de la empresa, así como por las diferentes autoridades aplicables.

Legibilidad

Deberán ser legibles y mostrar en forma clara su contenido.

Integridad de la información.

Deberán contener toda la información necesaria para mostrar evidencia adecuada de los procesos que han sido efectuados.

Orden

La información contenida deberá ser estructurada en forma lógica y ordenada.

Seguridad. Deberán ser conservados en un lugar o en un medio que provea protección contra posibles eventualidades que pudieran dañarlos, destruirlos o perderlos.

Protección de la información. Se deberá contar con elementos que garanticen que la información contenida no será distribuida a personas o instituciones no autorizadas para conocer su contenido.

Respaldo de la información

En lo posible se procurará tener un respaldo de la información disponible en papel. Para el caso de la información cuyo método de almacenamiento sea por medios electrónicos, será obligatorio contar con respaldos de dicha información en dispositivos diferentes del que contiene la información primaria. Dicho proceso se apegará al procedimiento interno de la Dirección de Tecnología de Información.

Respaldo del sistema utilizado para control de vuelos y control de tripulaciones

El servicio donde está alojado el software utilizado para control de vuelos y tripulaciones, incluye un respaldo diario de la base de datos que se lleva a cabo diariamente alrededor de las 02:00 tiempo del centro de México, que los respaldos se conservaran por 7 días y el servicio proporciona una herramienta de restauración que se puede usar en caso de que se requiera establece algún registro.

Cada asignador exporta un roster a Excel y este es almacenado en la computadora de Control de Tripulaciones.

Tiempo mínimo de resguardo

Esta información deberá conservarse por un período de acuerdo a lo indicado en esta sección, aunque podrá ser diferente según lo estipulado por la normatividad aplicable en materia de transparencia y acceso a la información, o según lo especificado por la Autoridad Aeronáutica.

9.4.2 Responsabilidad de los registros.

Cada una de las diferentes áreas dentro de TAR, será la responsable de elaborar y administrar sus propios registros, sin embargo, en todo caso, los registros deberán cumplir con los requerimientos descritos.

Todos aquellos expedientes que contengan información relativa a la operación de la empresa, sobre procesos desarrollados por prestadores de servicio externos, deberán ser administrados por cada una de las respectivas empresas y deberán cumplir con los requerimientos expresados en el punto anterior.

El cumplimiento de estas disposiciones será verificado durante los procesos de Auditorías en materia de Seguridad y de Calidad efectuadas y coordinadas por la Gerencia de Aseguramiento de Calidad y la Gerencia que controla al prestador de servicios de acuerdo al ámbito de su competencia.

9.4.3 Descripción de las publicaciones

Manuales

Documento en el que se especifica en el MGO capítulo de deberes y responsabilidades del personal y las políticas de las áreas, así como la forma en que se conduce la empresa.

Boletines

Publicación que por necesidad de pronta información y por su importancia es distribuida al personal de la empresa en forma inmediata.

Circulares

Publicación con información emitida que son avisos iguales dirigidos a diversas personas o áreas de la empresa para darles conocimiento de alguna situación de importancia.

Cartas, carteles, desplegados:

Publicación con comunicación escrita, referente a los asuntos de Procedimientos Internos, Estándares no regulados, Seguridad Aérea y Aseguramiento de la Calidad en la empresa, y por la que media entre las áreas sobre asuntos concernientes a ellas.

9.4.4 Jerarquía de documentos

Niveles de clasificación para el proceso de resguardo

A fin de diferenciar la importancia de los documentos utilizados durante el desarrollo de las operaciones, se cuenta con un sistema de jerarquía de documentos el cual consta de cuatro niveles los cuales se describen a continuación:

1.- Manuales corporativos

- Manual de políticas corporativas
- Códigos y reglamentos
- Manual de procedimientos maestros

2.- Documentos regulados por autoridades aeronáuticas

- Permisos, autorizaciones y certificados.
- Manuales regulados por la AFAC

3.- Manuales de procedimientos internos

- Manuales de procedimientos internos administrativos
- Manuales de procedimientos internos técnicos

4.- Catálogos de formatos y circulares

- Catálogo de formatos administrativos
- Catálogo de formatos técnicos
- Catálogo de circulares por año

9.4.5 Descripción de los documentos por nivel

Doc. Área	Operaciones	Mantenimiento	Seguridad
Tipo 1	METAR, NOTAM		SAD
Tipo 2	Peso y balance, PLAN DE VUELO, CREWB, agentis	Flyembraer	
Tipo 3	MGO, MS, MD, QRH, AOM, AFM, SOP, MEL, MOT, MSC, AOC, PIA, DPM, FAM, OB, W&B, W&B TAR, MPIS, MPPS, MRADIXX, ENTREGA DE TURNO CCO, Procedimiento CEDROS, DIRECTORIO CCO, CIRCULARES, MAP, tarjetón de seguridad LOPA's, Prontuario de sobrecargos		Manual de Calidad, MSO, MPE, PSPAI, programa de auditorías, reportes de auditorías, listas de verificación, inspecciones quincenales, inspecciones de rampa, programa de capacitación AVSEC, política de seguridad operacional, procedimiento interno para realizar funciones de seguridad, manual DGR, PIRES

9.4.6 Tiempos de Retención de los Registros.

Los tiempos de conservación de expedientes denominados como documentos NIVEL I y NIVEL II, refieren al periodo mínimo de conservación que es de dos 2 años, sin embargo, si existiese alguna reglamentación adicional que requiera tiempos mayores de conservación de registros, deberá cumplirse con lo establecido en esa legislación aplicable. Lo anterior aplica a los formatos físicos excepto en los archivos electrónicos del MGO y MGM que serán hasta el tiempo que defina la Dirección de Operaciones.

Para los documentos Nivel III el tiempo mínimo es de 6 meses y para los de nivel IV es de 1 mes en formato físico. En formato electrónico es de un año para los niveles III y IV.

9.5 Descripción del sistema para la distribución de material impreso que contenga información que pueda ser de naturaleza operacional complementaria

9.5.1 Aplicabilidad y las responsabilidades para su distribución.

Los documentos Nivel I y Nivel II se distribuyen de acuerdo a lo especificado en la sección MGO 9.4.4

La Jefatura Ingeniería de Operaciones es la responsable de su distribución y los procedimientos son los especificados en esa sección y son aplicables de acuerdo a la tabla de distribución de la misma.

Para los documentos Nivel III y Nivel IV los responsables para su distribución son las Gerencias o Jefaturas que emiten el documento, en coordinación con las áreas aplicables en medida de su alcance.

Los medios de distribución de estos documentos se harán en formato físico mediante recibo firmado del destinatario del documento.

9.6 Prevención de accidentes y programas de seguridad de vuelo

9.6.1 Descripción de los aspectos principales de los programas de seguridad de vuelo

Programas para lograr y mantener a todas las personas involucradas en el área de operaciones conscientes de posibles riesgos.

Evaluación de accidentes de aviación, incidentes y distribución de la información relacionada.

9.6.1.1 Responsable

El programa de seguridad está bajo la responsabilidad directa del Dirección de Seguridad Aérea y Aseguramiento de la Calidad, el cual le reporta directamente al Director General.

9.6.1.2 Responsabilidad del Personal

Es responsabilidad de todo el personal de TAR y prestadores de servicio cumplir con todas las leyes, normas, circulares y estándares de seguridad aérea, nacionales e internacionales, así como la incorporación de las políticas de seguridad en sus procesos cotidianos de trabajo, de tal forma que permitan la identificación temprana de riesgos, por actos o condiciones inseguras y que conduzcan a la elaboración y aplicación de mecanismos tendientes a la prevención del error humano.

IMPORTANTE

Las violaciones premeditadas a la seguridad operacional no serán aceptables.

9.6.1.3 Manual de Seguridad Operacional

La Dirección de Seguridad Aérea y Aseguramiento de la Calidad, ha elaborado el Manual de Seguridad Operacional donde se establece el programa que contiene las políticas, procesos, estándares y procedimientos de prevención e investigación de accidentes / incidentes, para la conducción de las operaciones aéreas con seguridad, regularidad y eficiencia. El Manual de Seguridad Operacional es de observancia obligatoria para todo el personal de la empresa con el propósito de mantener los niveles de seguridad y calidad en el servicio que TAR ofrece.

Es responsabilidad del PIC y SIC, y en caso de presentarse un **incidente o accidente**, jalar los ruptores de la DFDR y CVR después de que el vuelo haya finalizado; en el entendido que la **desactivación** intencional de la DFDR y CVR está **prohibido** durante la duración del vuelo.

IMPORTANTE

Para ver todos los procedimientos, políticas de distribución y aplicabilidad ver el Manual de Seguridad Operacional. En esta sección sólo se presenta los lineamientos generales de su contenido.

9.6.1.4 Elementos de Programa De Seguridad Operacional

Identificación y reporte de Peligros	MSO Capítulo 4.1
Análisis de Riesgo	MSO Capítulo 4.1
Sistema Interno de Reportes	ANEXO 1.1
Reportes Confidenciales	MSO Capítulo 4.1
Reporte de Incidente / Accidentes	MSO Capítulo 4.1
Flujo de Información de Eventos de Riesgo	MSO Capítulo 4
Distribución de Información de Seguridad	MSO Capítulo 2.1
Prevención de Incidentes / Accidentes	MSO Capítulo 4
Programa de Análisis de Datos de Vuelo	MSO Capítulo 5.11
Supervisión de la Lectura y Análisis de datos de las Grabadoras de Vuelo (FDR)	MSO Capítulo 5.11
Investigación de Incidentes / Accidentes	MSO anexo 11
Comité y Subcomité de Seguridad Operacional	MSO Capítulo 4.5
Capacitación de Seguridad Operacional	MSO Capítulo 6.1
Auditorías de Seguridad Operacional	MSO anexo 3

9.6.1.5 Sistema Interno de Reportes de seguridad operacional

En el sistema interno de reportes de seguridad operacional está destinado para cualquier empleado de TAR o prestador de servicio de TAR que observe una situación de peligro que afecte o pueda afectar la seguridad de las operaciones. Debe reportarlo a la brevedad por alguno de los siguientes medios:

a) Correo electrónico a la dirección:

sms@tarmexico.com

c) Entrega directa a personal de la Dirección de Seguridad Aérea y Aseguramiento de la Calidad

d) Al teléfono:

442 2919113

442 2919151

9.6.1.6 Reporte Confidencial**Reporte de Incidente / Accidente.**

Eventos que deben ser reportados como incidentes / accidentes, (sin estar limitados) son:

- Cualquier falla mecánica que afecte las características de la aeronave.
- Falla significativa del sistema de presurización.
- Falla de los sistemas de navegación.
- Operación incorrecta de los controles de vuelo.
- Incapacidad de algún miembro de la tripulación.
- Fuego, explosión, humo o gases tóxicos en cualquier parte del avión, tanto en tierra como en vuelo.
- Falla o corte de motor en vuelo.
- Activación de la alarma de desplome.
- Fuga de combustible significativa.
- Desviación de altitud no intencional.
- Avisos de resolución (TCAS - RA).
- Cualquier excursión de pista.
- Cualquier aterrizaje en otro Aeropuerto u otra pista que la autorizada.
- Vuelo en turbulencia severa.
- Indicación de puerta abierta en vuelo.
- Activación de la alarma de EGPWS.
- Pérdida de cualquier parte externa del avión.
- Incidentes con pasajeros insubordinados.
- Accidente / Incidente

Para efectuar un reporte incidente / accidente se debe utilizar los formatos mostrados del Manual de Seguridad Operacional

9.6.1.7 Flujo de Información de Eventos de Riesgo

Ver el Manual de Seguridad Operacional

Distribución de Información de Seguridad

La Dirección de Seguridad Aérea y Aseguramiento de la Calidad será la responsable de distribuir la información de seguridad que considere pertinente a las áreas competentes. La información podrá ser distribuida utilizando los diversos canales con que cuenta la empresa.

Lectura y Análisis de datos de las Grabadoras de Vuelo (FDR) bajo supervisión de la Dirección de Seguridad Aérea y Aseguramiento de la Calidad

Las lecturas y análisis de los datos de vuelo se realizarán en los siguientes casos:

Cuando por programa de mantenimiento corresponda la revisión del sistema de registro de parámetros del avión en la Grabadora de vuelo –FDR–.

Cuando se solicite por parte de la Dirección de Seguridad Aérea y Aseguramiento de la Calidad para apoyar la investigación de algún incidente o accidente.

Cuando sea solicitado por escrito y de manera oportuna por parte de la autoridad aeronáutica.

A raíz de reportes del sistema de reportes confidenciales no punitivos, del sistema de reportes de incidentes/accidentes.

Cuando así se requiera por parte de la Dirección de Seguridad Aérea y Aseguramiento de la Calidad derivado del sistema de auditorías practicado por esta área, o por vuelos de asesoramiento o capacitación realizados en conjunto entre la Gerencia Corporativa de Aeropuertos.

Investigación de Accidentes / Incidentes

Cualquier evento que ponga o pudiera poner en riesgo las operaciones de la empresa, deberá ser reportado al CCO para que lo reporte a la Dirección de Operaciones y a la Dirección de Seguridad Operacional según el procedimiento de notificación interna. El personal señalado por Dirección de Seguridad Aérea y Aseguramiento de la Calidad informará el personal que intervine en este tipo de eventos. Deberá regirse por los procedimientos establecidos en el MSO y dar exacto cumplimiento a todas las disposiciones ahí contenidas y aquellas otras que emanen de la Autoridad Aeronáutica.

Dependiendo del evento, será la profundidad de la investigación.

Comité de Seguridad Operacional

El Comité de Seguridad Operacional se estableció por la Dirección de Seguridad Aérea y Aseguramiento de la Calidad, con el propósito de revisar y determinar soluciones a los problemas y las circunstancias de operación cuyas consecuencias hayan resultado o pudieran resultar adversas a la seguridad de sus operaciones aéreas y los efectos que puedan causar deterioro en la regularidad, eficiencia y calidad del servicio proporcionado. Sesionará de acuerdo a lo especificado en el Manual de Seguridad Operacional.

Capacitación de Seguridad Operacional

En coordinación con las áreas que integran la Dirección de Operaciones, la Dirección de Seguridad Aérea y Aseguramiento de la Calidad mantiene un programa de adiestramiento de seguridad que se imparte al personal, a través de los Centros de Capacitación correspondientes.

Responsabilidad de las Auditorías de Seguridad Operacional

Las auditorías internas y externas de seguridad operacional son responsabilidad conjunta de la Dirección de Seguridad Aérea y Aseguramiento de la Calidad y las gerencias involucradas

Objetivos de las Auditorías de Seguridad Operacional

Verificar el grado de cumplimiento de las leyes, políticas, estándares y procedimientos que deben ser aplicados por el personal directo y de las empresas de servicio que laboran para TAR con respecto a lo descrito en la Reglamentación Nacional, Internacional, IOSA y en los manuales de la empresa aplicables.

La conducción de la auditoria está enfocada hacia la revisión e implementación de Manuales, Políticas, Estándares, Procedimientos y otros documentos aplicables, así como la observación de los mismos. La auditoría se centrará en dos funciones primordiales:
Verificar y Evaluar.

Respuesta en Emergencia

Todos los procedimientos de respuesta en casos de emergencia, los diagramas de notificación de incidentes / accidentes, las declaraciones a la prensa o al público y el directorio telefónico, están contempladas en el Manual de Procedimientos en Emergencia.

Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional SMS

El objetivo del sistema es la identificación oportuna de peligros o condiciones inseguras y evaluar los riesgos en las operaciones de TAR, así como incrementar los niveles de seguridad operacional. El alcance de este sistema incluye a todo el personal de Administrativo y Operativo de la organización, así como a los prestadores de servicios con los que se tiene un contrato de servicios firmado.

Entre las herramientas utilizadas en este sistema se encuentran:

El programa para la identificación de peligros a través de métodos reactivos y proactivos para la colección y análisis de datos de seguridad se encuentra documentado en el Manual de Seguridad Operacional

Los programas de evaluación del riesgo, control y mitigación se encuentran documentados en el Manual de Seguridad Operacional

El sistema interno de reportes de seguridad operacional ver el Manual de Seguridad Operacional.

El proceso de monitoreo del desempeño de la Seguridad Operacional se encuentra documentado en el Manual de Seguridad Operacional

Se tiene un proceso de identificación de cambios (internos /externos) dentro de la organización para prevenir cambios potenciales que pongan en riesgo la seguridad operacional, antes de que estos se lleven a cabo

9.7 Interferencia Ilícita

Políticas de Seguridad

Es política de TAR el de implementar en su operación las acciones que emanen de recomendaciones o solicitudes formales de autoridades aéreas y civiles que ayuden a mejorar el nivel de seguridad con que se realicen sus operaciones aéreas.

Es política de TAR la aplicación de sus normas y criterios, establecidos en su Manual General de Operaciones, Manual de Operaciones Terrestres, y Manual de Sobrecargos y Manual de Seguridad Operacional para la Prevención de Actos de Interferencia Ilícita que son los manuales regulados

Pasajeros	PSPAII Cap. 5
Equipaje Documentado y Equipaje de mano	PSPAII Cap. 5.5, Cap. 6
Carga, COMAIL y COMAT	PSPAII Cap. 12
Reos o Personas peligrosas	PSPAII Cap. 5.8.5
Diplomáticos.	PSPAII Cap. 5.8.1
Empleados tripulantes	PSPAII Cap. 7
Autoridades.	PSPAII Cap. 3

9.7.1 Programa de Seguridad para la Prevención de Actos de Interferencia Ilícita (PSPAII)

Con este programa TAR busca cumplir de manera eficiente y oportuna con los requerimientos establecidos en la Ley de Aviación Civil, en CO SA 17.1/ 10 y con la guía del Anexo 17 de OACI, así como establecer las políticas procesos y procedimientos que permitan colaborar con las Autoridades Aeronáuticas para prevenir cualquier acto de interferencia ilícita en sus operaciones.

9.7.2 Objetivo del PSPAII

Proporcionar los lineamientos y directrices necesarios para proveer un nivel óptimo de seguridad para nuestros pasajeros, empleados y público en general durante las operaciones, así como los activos (aeronaves e instalaciones) de TAR mediante la implementación de procedimientos encaminados a prevenir actos de interferencia ilícita y que todos los empleados deberán cumplir.

9.7.3 Responsable del PSPAII

El Director de Seguridad Operacional es el responsable de mantener actualizado el Manual de Seguridad para la Prevención de Actos de Interferencia Ilícita y su difusión a todas las áreas operativas y administrativas a efecto de que su personal conozca las políticas establecidas en el mismo.

9.7.4 Responsabilidad del Personal respecto al PSPAII

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 Manual de Seguridad para la Prevención de Actos de Interferencia Ilícita.

Comunicación con las Autoridades Aeronáuticas Locales.

El personal de la Dirección de Seguridad Aérea y Aseguramiento de la Calidad mantendrá una estrecha comunicación con las Autoridades Aeronáuticas locales para todo lo relacionado con las medidas de seguridad establecidas en conformidad con la Legislación Aeronáutica Local, en cada Aeropuerto el Representante de Estación o quien él designe será el responsable de mantener contacto con el Comandante del Aeropuerto y el Administrador Aeroportuario para asegurar el efectivo control a los accesos a las áreas restringidas del aeropuerto, reportando a personas que ingresen a estas áreas sin la identificación oficial válida y vigente expedida por el Administrador Aeroportuario, así como cualquier irregularidad o sospecha observada durante el desempeño de sus funciones.

Procedimientos a seguir por el personal de Tierra

Los procedimientos a seguir por el personal de tierra son de carácter confidencial y están contenidos en el Manual de Seguridad para la Prevención de Actos de Interferencia Ilícita Dicho manual se

encuentra en de acuerdo a la distribución de manuales del Manual de Seguridad para la Prevención de Actos de Interferencia Ilícita con las secciones que ahí se indican.

Procedimientos a seguir por el personal de Vuelo

Los procedimientos a seguir por el personal de vuelo son de carácter confidencial y están contenidos en el Manual de Seguridad para la Prevención de Actos de Interferencia Ilícita. Debido a que dicho manual no se encuentra a bordo de nuestras aeronaves en forma física, solo en formato electrónico,

9.7.5 Información Restringida en el PSPAI

Ningún empleado o empresa de servicio, que por sus responsabilidades obtenga detalles sobre un acto de interferencia ilícita, lo podrá divulgar a personas distintas de aquellas que tengan una necesidad operacional de estar informados. Esta restricción abarca cualquier información que pueda comprometer la seguridad de las personas involucradas.

9.7.6 Reporte de Actos, o de Sospecha de Actos de Interferencia Ilícita

Se notificará a la Autoridad Aeronáutica Local todo Acto de Interferencia Ilícita que se haya perpetuado contra TAR, siempre y cuando ya esté confirmado y/o se esté efectuando en ese momento, facilitando toda la información de que se disponga. El reporte inicial deberá ser por teléfono y posteriormente proporcionar la siguiente información (siempre que proceda y / o se conozca), tan pronto como sea posible y completar los siguientes datos:

Nombre del transportista afectado.

Naturaleza del incidente.

Número de vuelo.

Punto inicial de partida.

Último punto de partida.

Próxima escala programada.

Destino final programado.

Tipo de aeronave.

Número de pasajeros y tripulación.

Identificación y descripción de los posibles secuestradores. *

Descripción de las armas. *

Punto de abordaje de los secuestradores. *

Exigencias. *

Detalles de revisión de pasajeros, incluyendo la manera en que los secuestradores abordaron la aeronave, si se conoce.

Dignatarios que se conozca estén a documentos

Individuos armados que se conozca van a bordo

* Si aplica o se conoce

En la República Mexicana, si se tiene disponible en la Comandancia del aeropuerto, se podrá utilizar el formato AC-001 “Informe de Actos de Interferencia Ilícita” mostrado en el Apéndice 7 de la sección de Apéndices del Manual de Prevención de Actos de Interferencia Ilícita.

9.7.7 Actos de interferencia ilícita.

Con objetivo de no duplicar información en el MGO Raíz y aunado al hecho que el personal de operaciones de acuerdo al MGO capítulo de Generalidades cuenta con acceso a las publicaciones de los manuales complementarios del MGO que se indican en la misma sección, este inciso de refiere a los siguientes manuales de TAR:

Manual de Sobrecargos

Manual para la Prevención de Actos de Interferencia Ilícita

Para los siguientes temas:

Instrucciones de seguridad y guías no confidenciales, incluyendo la autoridad y responsabilidad del personal de operaciones.	PSPAII Cap. 4.2
Políticas y procedimientos para el manejo y reporte de delitos a bordo, tales como interferencia ilícita, sabotaje, amenazas de bomba y secuestro, y los indicados en el PSPAII	PSPAII Cap. 5.9 MS Cap. Seguridad de la Aviación Civil
Descripción de medidas preventivas de seguridad e instrucción y referencia al manual del manual de seguridad para la prevención de actos de interferencia ilícita Nota: Parte de las instrucciones y guías de seguridad podrán mantenerse confidenciales.	PSPAII Cap. 15

9.7.8 Procedimientos de manejo, notificación y reporte de accidentes e incidentes de aviación.

Con objetivo de no duplicar información en el MGO Raíz y aunado al hecho que el personal de operaciones de acuerdo al MGO Capítulo de Generalidades cuenta con acceso a las publicaciones de los manuales complementarios del MGO que se indican en la misma sección, este inciso de refiere a los siguientes manuales de TAR:

Manual de Seguridad Aérea Operacional (incluye Seguridad Aérea y SMS)

Manual de Aseguramiento de Calidad

Publicación de Información Aeronáutica (PIA) de México

Reglamentación sobre Mercancías Peligrosa (DGR) IATA

Para los siguientes temas dependiendo de la naturaleza de la condición operacional.

Definiciones de accidentes e incidentes de aviación y responsabilidades relevantes de todas las personas involucradas.	MSO Capitulo 5
Descripción de las áreas, autoridades u otras instituciones a ser notificadas en caso de un accidente. Medios de comunicación y secuencia.	MSO capítulo 6 y anexos
Notificaciones especiales en caso de un accidente o incidente de aviación, cuando se transporten artículos peligrosos.	MSO Capítulo 6.2 MS Capitulo de Seguridad de la Aviación Civil
Descripción de los requisitos para reportar defectos y fallas ocurridas a las aeronaves, Uso de la Bitácora de Mantenimiento	MGO 9.16 MSO Capítulo 5

9.7.9 Seguridad de la Aeronave

Responsabilidades del personal operativo

Capitán

El Capitán es responsable de la seguridad:

De los miembros de la tripulación, pasajeros y su carga cuando las puertas están cerradas.

De la operación de la aeronave desde su movimiento por propio impulso y termina esta cuando la aeronave es estacionada con sus motores cortados, es decir de calzo removido en la estación de origen a calzo instalado en la estación de destino.

Garantizando que sus "Check List" estén completas.

EN CASO DE CAMBIO DE TRIPULACION O PLATAFORMA EXTENDIDA (MAYOR DE 30 MIN) IMPLICARIA DEJAR DESATENDIDO EL EQUIPO. PARA EVITAR ESTA CONDICION EL CAPITAN AL MANDO SERA RESPONSABLE DE ENTREGAR AL PERSONAL DE MANTENIMIENTO EL RESGUARDO DE LA AERONAVE.

Representante de Operaciones en Tierra

Es responsable de la seguridad de la aeronave, los pasajeros y su carga, cuando la aeronave es estacionada con sus motores cortados, y termina al iniciar su movimiento por propio impulso, es decir de CALZO instalado a CALZO removido (incluye pernoctas y tránsitos largos). En este período de responsabilidad, el ROT. debe coordinar las actividades de la tripulación, mantenimiento, tráfico, vigilancia, combustibles, comisariato, y demás actividades que se desarrollen en la aeronave.

Técnico de Mantenimiento

Es responsable de la seguridad de la aeronave, a partir del momento en que de común acuerdo con el Representante de Operaciones en Tierra ésta le es asignada, y viceversa, esta responsabilidad termina cuando el Técnico le entrega al ROT. Normalmente esto sucederá para efectuar trabajos de mantenimiento en pernocta o para trabajos de mantenimiento extensos durante el día. Cuando se

realicen trabajos de mantenimiento menores durante el tránsito, estos se harán en coordinación con el ROT y bajo la responsabilidad de este último sobre la seguridad de la aeronave. En todas las estaciones en que se opera se cuenta con personal de mantenimiento contratado, ya sea directamente por la empresa o en la modalidad outsourcing.

Representante de Estación

Es responsable de hacer cumplir las responsabilidades arriba mencionadas.

9.7.10 Revisión de aeronaves

TAR y/o sus Representantes Autorizados (Pilotos, Sobrecargos, Representantes de Operaciones en Tierra y personal de tierra al mando del ROT) debe realizar un registro y verificación a detalle, en busca de armas, explosivos, fijación de objetos o sustancias peligrosas. Dicho registro debe realizarse de acuerdo a lo indicado en el ROT de acuerdo a lo indicado en el Programa de Seguridad para la Prevención de Actos de Interferencia Ilícita (PSPAII)

En caso de encontrar algún explosivo o sustancia peligrosa:

- No se debe tocar o mover el objeto;
- No utilizar equipo de radio en las intermediaciones del objeto; o
- Producir ondas sonoras, térmicas o vibraciones en las proximidades de este. Por ejemplo, hacer uso de celulares, radios de comunicación o aparatos electrónicos en las proximidades del objeto.
- Debe buscar en el exterior a simple vista algún tipo de identificación que señale al propietario de este.
- En caso de no identificar el objeto debe dirigirse con un Anfitrión para que este averigüe si fue olvidado por algún pasajero;
- En caso de no encontrarse al propietario, deben marcarse o señalarse el lugar en donde se encontró el objeto, debiendo evacuarse el avión y sus proximidades;
- El Representante de Estación de TAR o su Representante Autorizado deben informar de inmediato a la AFAC local sobre el objeto encontrado;
- El Capitán/Inspector de la AFAC local debe coordinarse con las autoridades correspondientes y con el Concesionario del aeropuerto para la aplicación del Plan de Contingencia y/o Emergencia del Aeropuerto.
- El Representante de Estación/Gerente Regional de TAR o su Representante Autorizado debe permanecer a la espera de instrucciones de la AFAC en caso de requerir apoyo.
- El Capitán/Inspector de la AFAC local debe indicar en forma explícita cuando sea seguro reanudar las operaciones con normalidad.

Control de acceso a la aeronave

TAR aplicará medidas de seguridad para el control de acceso a la aeronave en todos los vuelos, así como también en:

- Aeronaves en pernocta
- Aeropuertos donde no se efectúan trabajos de mantenimiento
- Aeropuertos donde se efectúan trabajos de mantenimiento
- Tránsitos Largos

9.7.11 Control de acceso a la aeronave

La responsabilidad del control de acceso es del Representante de Operaciones en Tierra (ROT) quien supervisará el control de movimiento de personas y/o vehículos desde/hacia la aeronave y permitirá el acceso a la aeronave únicamente a personal de TAR o su representante autorizado quienes deben de presentarse uniformados e identificado con una credencial valida y vigente.

El personal de las compañías de servicio con las que se tenga previo acuerdo o contrato de servicios debe presentarse también uniformado e identificado y solo podrán tener acceso a la aeronave en las operaciones en las que sea requerido de sus servicios.

Así mismo podrá existir personal de vigilancia de TAR quien en coordinación con el ROT a cargo, controlará el acceso a las aeronaves siguiendo los mismos lineamientos. En caso de duda debe consultarlo con el ROT a cargo o con el Representante de Estación.

El ROT será el responsable del acceso a la aeronave desde que la aeronave es estacionada con sus motores cortados, y termina al iniciar su movimiento por propio impulso.

En caso de que sean requeridos trabajos de mantenimiento menores sobre la aeronave durante una operación de tránsito, el ROT, seguirá siendo el responsable de la seguridad y del control de acceso a esta.

Cuando los trabajos de mantenimiento sean complejos y se requiera trabajar sobre el avión un tiempo considerable, el ROT pasará la responsabilidad de custodia de la aeronave, así como del control de su acceso al Técnico de mantenimiento a cargo de realizar los trabajos. Hasta que de común acuerdo con el ROT se regrese la aeronave a la operación nuevamente.

9.7.12 Control de acceso de aeronaves que pernoctan en aeropuertos donde NO se efectúan trabajos de mantenimiento

Cuando una aeronave realice una pernocta en un aeropuerto en donde no se realicen trabajos de mantenimiento, durante la noche, el Representante de Operaciones en Tierra debe cerrar todas las puertas, procurando que la aeronave está ubicada en un lugar iluminado. En el caso del EMB-145 se debe retirar las escaleras de servicios.

9.7.13 Control de acceso de aeronaves que pernoctan en aeropuertos donde se efectúan trabajos de mantenimiento

Después de terminar todas sus actividades sobre la aeronave el ROT debe entregar la custodia de la aeronave y el control de su acceso al Supervisor o Técnico de Mantenimiento quien se encargará de efectuar trabajos de mantenimiento sobre la aeronave durante la pernocta quedando a su cargo el control de acceso a la aeronave.

Al otro día el Técnico de mantenimiento debe entregar la custodia de la aeronave al Representante de Operaciones en Tierra (ROT) en turno para el inicio de las operaciones.

En caso de que se localice alguna inconsistencia se debe seguir los siguientes lineamientos:

- Informar inmediatamente al ROT o Representante de Estación.

- El Representante de Estación debe informar a la AFAC local quien se encargará de investigar lo sucedido. Por otra parte, el Representante de Estación debe informar de inmediato a la Dirección de Seguridad Aérea y Aseguramiento de la Calidad.
- El personal de TAR o su representante autorizado debe inspeccionar la aeronave de acuerdo a lo especificado en el Programa de Seguridad para la Prevención de Actos de Interferencia Ilícita (PSPAII)
- En caso de no encontrar ningún objeto sospechoso o algún acto de sabotaje sobre la misma, la aeronave podrá liberarse en coordinación con la AFAC o Autoridad local competente para continuar con su operación normal.

Control de acceso de tránsitos largos

Están considerados después de un tiempo mayor de 30 minutos, después del arribo de la aeronave a su posición de estacionamiento y de que han desembarcado todos los pasajeros con sus pertenencias de abordó.

Durante las actividades que se desarrollen en la aeronave durante un tránsito largo el Representante de Operaciones en Tierra debe estar presente durante las mismas o en su caso designar a un Empleado Trabajos Generales o Guardia de seguridad contratada (si se dispone de este) para ello, sin que por esto no atienda su responsabilidad sobre la seguridad de la aeronave.

El **Representante de Operaciones en Tierra** o la persona que este designe y que se encuentre en la aeronave durante las actividades que se desarrollen durante el tránsito (actividades de mantenimiento, abastecimiento de combustible, abastecimiento de provisiones y demás, debe asegurarse que únicamente se acerque a la aeronave o tenga acceso a la misma, personal de TAR o de alguna de las empresas de servicio contratadas. Dicho personal debe portar el uniforme de la compañía respectiva, así como una identificación válida, vigente y con fotografía que lo acredite.

Una vez que la aeronave se suponga vacía y que dejen de desarrollarse actividades sobre la misma, el **Representante de Operaciones en Tierra** debe asegurarse que no se encuentre ninguna persona, equipaje o carga dentro de esta. Posteriormente debe proceder a cerrar la aeronave y si es necesario localizarla en un lugar con suficiente iluminación durante la noche. En caso de tener alguna sospecha sobre algún posible acto de sabotaje sobre la aeronave, la aeronave debe ser inspeccionada antes de permitirle realizar su siguiente operación, de acuerdo a los procedimientos señalados en el Programa de Seguridad para la Prevención de Actos de Interferencia Ilícita (PSPAII).

9.7.14 Procedimiento de seguridad de las aeronaves en pernocta**I. OBJETIVO**

El objetivo de las medidas de seguridad para las aeronaves en pernocta es impedir que pueda colocarse o esconderse dentro de las aeronaves cualquier clase de artículo destinado a perpetrar un acto de interferencia ilícita.

II. GENERALIDADES

La seguridad de las aeronaves que se encuentran en pernocta se efectuará utilizando sellos de seguridad en las puertas de acceso de la aeronave. Una vez colocado un sello, si este se remueve, se mostrarán signos evidentes de violación, con lo que se puede advertir cuando alguna persona ha tenido acceso no autorizado a la aeronave estacionada.

Todas las aeronaves de TAR que se encuentren estacionadas en la plataforma, deben estar protegidas utilizando sellos de seguridad, o bien, deben estar siendo vigiladas por personal de la aerolínea o su representante autorizado.

III. COLOCACIÓN DE LOS SELLOS

Los sellos de seguridad serán colocados en las aeronaves de la siguiente manera:

- a) Un sello en la puerta principal



b) Un sello en la puerta de servicio



c) Un sello en la puerta del compartimiento de carga



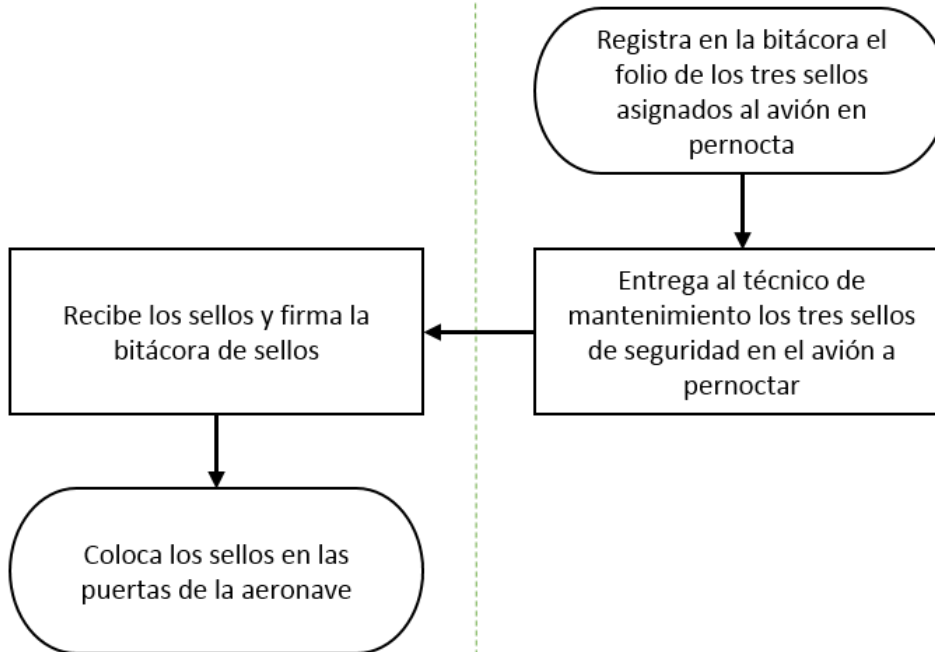
La colocación de los sellos de seguridad es responsabilidad del personal técnico de mantenimiento, quien debe colocar los sellos en cada una de las puertas de la aeronave, de acuerdo a las imágenes anteriores.

El técnico de mantenimiento colocará los sellos en las puertas de la aeronave, una vez que se hayan finalizado todas las actividades en el interior de la aeronave.

El técnico de mantenimiento debe asegurarse de que una vez colocados los sellos, sean retiradas todas las escaleras y equipo de apoyo que dé acceso a las puertas de la aeronave.

Técnico de mantenimiento

Jefe de Aeropuerto



A continuación, se muestra el flujo de actividades en esta fase del procedimiento:

En caso de existir sellos que por su naturaleza no sean utilizables, el Representante de Estación o quien él designe, lo registrará en la bitácora y desechará esos sellos.

IV. RETIRO DE LOS SELLOS

El retiro de los sellos de seguridad es responsabilidad del personal técnico de mantenimiento, quien debe remover los sellos que fueron colocados en las puertas de la aeronave, asegurándose de eliminar completamente todos los residuos que los sellos pudieran dejar en la piel del fuselaje.

El técnico de mantenimiento retirará los sellos cuando se reinicien las actividades de preparación del avión para el primer vuelo del día, para lo cual, acudirá a la aeronave y verificará que los sellos adheridos a las puertas no muestren signos de violación. En este caso, retirará los sellos y los entregará al Representante de Estación o a quien él designe en la aeronave.

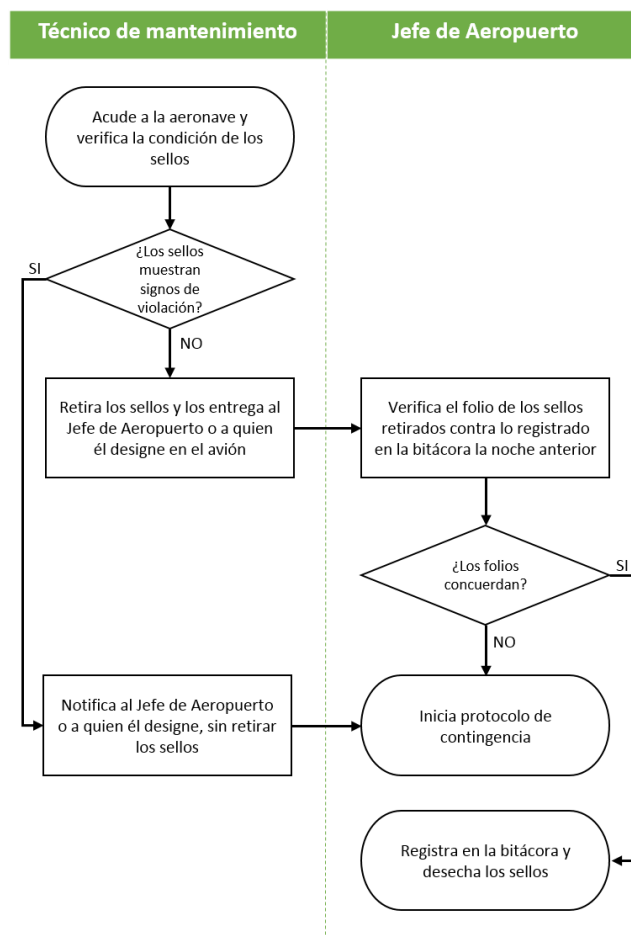
Posteriormente, el Representante de Estación verificará que el número de folio de los sellos retirados concuerde con lo anotado en la bitácora de sellos la noche anterior.

En caso de encontrarse algún signo de violación en los sellos, deberá iniciarse inmediatamente el protocolo de contingencia indicado en este procedimiento.

Se consideran signos de violación los siguientes:

- Que el sello esté roto, cortado o incompleto
- Que en el sello aparezca la leyenda “abierto”, “violado”, “opened” o “void”
- Que el folio del sello adherido no corresponda con el folio registrado la noche anterior
- Que el sello de seguridad simplemente no esté
- Cualquier otro que a su juicio muestre evidencias de violación

A continuación, se muestra el flujo de actividades en esta fase del procedimiento:



V. ADMINISTRACIÓN Y CONTROL DE LOS SELLOS

El Representante de Estación o quien él designe, es responsable de administrar y resguardar los sellos de seguridad, mismos que deben ser mantenerse en un lugar cerrado y asegurado a fin de evitar el extravío o mala utilización de los mismos.

El Representante de Estación o quien él designe, debe mantener el control de los sellos a través de una bitácora destinada para ello. El formato de bitácora es el siguiente:

			BITÁCORA DE SELLOS DE SEGURIDAD ESTACIÓN QRO JULIO 2014		
Sellos colocados			Sellos retirados		
Fecha	Folio y posición de los sellos entregados	Nombre y firma del técnico de mantenimiento	Fecha	Folio y posición de los sellos removidos	Nombre y firma del Jefe de Aeropuerto

Adicionalmente, el Representante de Estación o quien él designe, debe llevar un registro de la cantidad y folio de los sellos que le son abastecidos y notificar oportunamente a la Gerencia de Aeropuertos cuando los sellos estén próximos a agotarse.

El Gerente Corporativo de Aeropuertos es responsable de coordinar el abastecimiento de los sellos con el área de compras, y asegurar la continua existencia de sellos de seguridad en las estaciones de pernocta, considerando que **no debe haber aeronaves en pernocta sin este mecanismo de seguridad.**

VI. PROTOCOLO DE ACTUACIÓN CUANDO SE ENCUENTRE EVIDENCIA DE VIOLACIÓN DE LOS SELLOS

En caso de que el técnico de mantenimiento encargado de retirar los sellos encuentre algún signo de violación en ellos, se debe seguir el siguiente protocolo de actuación:

Técnico de mantenimiento	Encuentra signos de violación en los sellos. Se consideran signos de violación los siguientes: – Que el sello esté roto, cortado o incompleto. – Que en el sello aparezca la leyenda “abierto”, “violado”, “opened” o “void”. – Que el folio del sello adherido no corresponda con el folio registrado la noche anterior. – Que el sello de seguridad simplemente no esté. – Cualquier otro que a su juicio muestre evidencias de violación.
Técnico de mantenimiento	No retira los sellos y avisa inmediatamente al Representante de Estación o a quien él designe.
Representante de Estación o quien él designe	Acude a la aeronave para tomar nota de los signos de violación manifiestos y de ser posible, tome fotografías que puedan complementar los reportes correspondientes.
Representante de Estación o quien él designe	Retira los sellos y coordina la ejecución del procedimiento de revisión de seguridad de aeronave, contenido en la sección 9.2.1 del Manual de Seguridad para la Prevención de Actos de Interferencia Ilícita.
Tripulación y personal de tierra	Efectúa el procedimiento “Revisión de seguridad de la aeronave”, de acuerdo al Manual de Seguridad para la Prevención de Actos de Interferencia Ilícita. Ref. PSPAII sección 9.2.1 y Apéndice 3

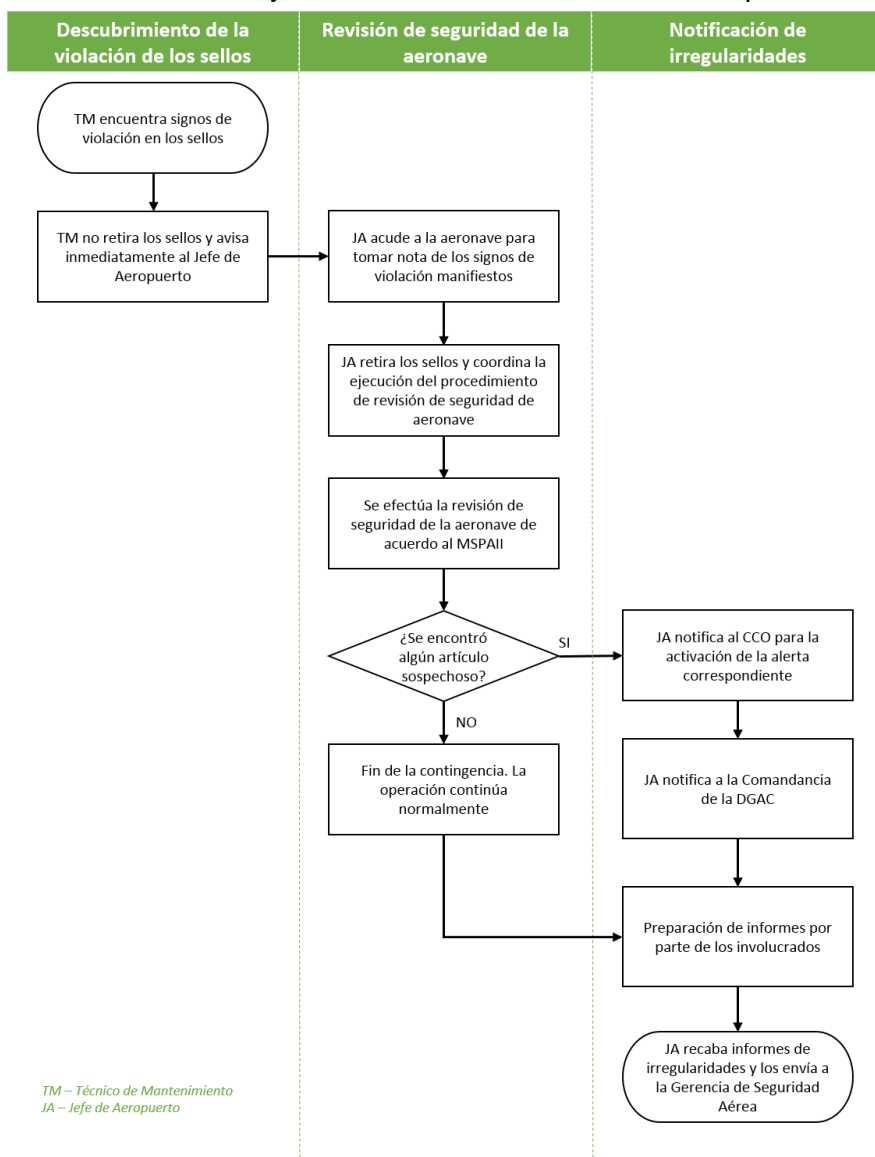
La revisión de seguridad de la aeronave tiene como objetivo detectar artículos explosivos o peligrosos que hayan sido colocados con la intención de causar daño.

Si durante la revisión de seguridad de la aeronave, se detectó la presencia de algún objeto sospechoso, se deben seguir las siguientes acciones:

Representante de Estación o quien él designe	Notifica al Centro de Control Operacional para iniciar la alerta correspondiente, de acuerdo al Manual de Procedimientos en Emergencia.
Representante de Estación o quien él designe	Notifica a la Comandancia de la AFAC.
Personas involucradas	Realizan un informe de irregularidades utilizando el formato MSO F02. Ref. Manual de Seguridad Operacional.
Representante de Estación o quien él designe	Recaba los informes de irregularidades y los envía a la Gerencia de Seguridad Aérea.

Si durante la revisión de seguridad de la aeronave no se detectó ningún artículo sospechoso, la contingencia concluye y la operación continúa normalmente. Todas las personas involucradas en el desarrollo de la contingencia deben realizar un informe de irregularidades; el Representante de Estación debe recabar todos los informes y enviarlos a la Gerencia de Seguridad Aérea.

A continuación, se muestra el flujo de actividades señaladas en este protocolo:



9.7.15 Incremento en el Nivel de amenaza

En caso de que la AFAC y/o Autoridad Local Competente y/o la Dirección de Seguridad Aérea y Aseguramiento de la Calidad establezcan un aumento en el nivel de amenaza, los accesos de la aeronave deben ser sellados durante el tránsito, aplicando los procedimientos descritos en el Manual de Seguridad para la Prevención de Actos de Interferencia Ilícita (PSPAII)

9.8 Descripción de los procedimientos y responsabilidades necesarias para ejercer control operacional con respecto a seguridad de vuelo.

9.8.1 Control Operacional

Se define como el ejercicio de autoridad para iniciar, continuar, desviar o terminar un vuelo.
Responsabilidad de la Jefatura de Despacho y Control de Vuelos

El Jefatura de Despacho y Control de Vuelos es el responsable ante la Dirección de Operaciones del control y supervisión de las operaciones de la empresa para lograr el objetivo de seguridad y optimización de las operaciones.

La Dirección de Operaciones delega la autoridad y responsabilidad del control y Supervisión de las operaciones al Jefe de Despacho y Control de Vuelos, quien lo Ejerce en la Centro de Control Operacional.

9.8.2 Responsabilidad del Centro de Control Operacional antes de cada vuelo

La responsabilidad del control operacional antes de cada vuelo es compartida entre el Capitán y el Controlador

El Controlador

- Prepara el Plan de Vuelo y la documentación del vuelo.
- Autoriza la iniciación del Vuelo.
- Puede demorar, cancelar o cambiar el plan de vuelo si a su juicio no es posible operar con seguridad el vuelo como fue originalmente planeado y autorizado, o por conveniencia de la empresa.

El Capitán

- Revisa y aprueba el Plan de Vuelo y la documentación del vuelo.
- Puede discontinuar la ejecución de un vuelo, si a su juicio se pone en riesgo la seguridad del vuelo.

9.8.3 Responsabilidad del Control Operacional durante cada vuelo

La responsabilidad del control operacional durante cada vuelo es compartida entre el Capitán y el Controlador

El Controlador

Puede solicitar desviar o terminar un vuelo si a su juicio no es posible seguir operando con seguridad el vuelo como fue originalmente planeado y autorizado, o por conveniencia de la empresa.

Durante el vuelo, el Capitán del vuelo:

Puede discontinuar la ejecución de un vuelo o desviar un vuelo, si a su juicio se pone en riesgo la seguridad del vuelo.

9.8.4 Deberes y responsabilidades del Representante de Operaciones en Tierra y del Capitán

En la sección de Funciones y Responsabilidades de éste MGO, se encuentran descritos los deberes y responsabilidades del Capitán y el Controlador.

9.8.5 Cambio de plan de vuelo en ruta o desviación del vuelo

Los procedimientos para desviar un vuelo o cambiar el plan de vuelo en ruta se encuentran en el Manual de Despacho

9.8.6 Autoridad de Emergencia del Capitán

En esta sección del MGO se encuentra descrita la autoridad de emergencia del Capitán del Vuelo.

Cumplimiento con las condiciones y limitaciones del AOC

Al llevar el Control Operacional de un vuelo, el Capitán y el Controlador están obligados a cumplir antes y durante el vuelo con las limitaciones descritas en el AOC para operaciones nacionales.

9.9 Descripción del sistema de aseguramiento de calidad adoptado.

El Manual de Aseguramiento de Calidad establece las normas que asegura la consistencia de la calidad de las operaciones y mantenimiento de TAR y cumple con los requerimientos regulatorios. Además, incluye los procesos para una mejora continua del sistema que asegura la conformidad de los requerimientos de la autoridad aeronáutica.

El Manual de Aseguramiento de Calidad es un manual que provee información al personal de TAR sobre el Sistema de Calidad que ha de cumplirse, el cual considera lo siguiente:

Ley y Reglamento de Aviación Civil

Normas Oficiales Mexicanas.

Estándares y/o procedimientos operacionales definidos por TAR.

La Política de Calidad.

La estructura organizacional.

El desarrollo, establecimiento y gestión del Sistema de Calidad.

Documentos, incluyendo manuales, reportes y registros.

Procedimientos de Calidad.

El Programa de Aseguramiento de Calidad.

Los recursos humanos, financieros y materiales requeridos.

Capacitación y adiestramiento.

Referencia al MAC

Descripción del sistema de aseguramiento de calidad adoptado	MAC Cap. 4 COMPLETO

El sistema de calidad incluye también, un proceso de información al Director General con el fin de asegurar que las acciones correctivas sean tanto identificadas como atendidas rápidamente. Esta retroalimentación también debe identificar a los responsables de corregir las discrepancias e incumplimientos en cada caso en particular, y el procedimiento a seguirse para el caso de que las acciones correctivas no se realicen en el plazo establecido.

Con esto, TAR asegura la consistencia de la calidad de las operaciones y mantenimiento de TAR y cumple con los requerimientos regulatorios.

IMPORTANTE

Todo el personal de operaciones y de mantenimiento de TAR y sus proveedores de servicio deberán estar familiarizado con dicho manual sus procedimientos y cumplir con el programa de auditorías notificaciones y disposiciones al respecto, para lo cual se deberán referirse al manual en la publicación en hardcopy o electrónico tal como está distribuido e indicado en el MGO Generalidades. En cumplimiento de Calidad que se encuentra descrita en el Cap. 2 del Manual de Aseguramiento de Calidad autorizada por la Dirección General de TAR.

9.10 Control de documentación requerida para el personal de operaciones

En esta sección se presenta los responsables de los listados vigentes que contienen la relación de licencias, certificados, registros de adiestramiento, control de horas del siguiente personal:

Licencias, certificados, registros de adiestramiento, control de horas del siguiente personal:

Capitán Piloto al mando.

Primer Oficial.

Controladores del CCO

Miembros de tripulación de sobrecargos.

Personal de tierra y otro personal de operaciones.

Nota

Lo relativo a los registros de adiestramiento del personal se indica en el MGO Capacitación

Listados de Personal de Vuelo Pilotos (Capitán, Primer Oficial, Pilotos en adiestramiento) y Sobrecargos

La Jefatura de Control de Tripulaciones llevará el control de los tiempos de vuelo, jornadas de trabajo y periodos de descanso del personal de vuelo

El Departamento de Capacitación mantiene un control actualizado de este personal respecto a los registros de adiestramiento que se indican en este MGO el Capítulo de Capacitación.

Dicho control se mantiene disponible en formato electrónico para su consulta.

Listados de Personal de Representantes de Operaciones en Tierra y Controladores en el CCO

Todo el Personal del Centro de Control Operacional cuenta con Licencia AFAC con capacidad de Radiotelefonista aeronáutico restringido.

La Jefatura de Despacho y Control de Vuelos mantiene un control actualizado de este Personal técnico. Dicho control se mantiene disponible en electrónico para su consulta.

Personal Técnico de Aeropuertos

Todo el personal técnico de aeropuertos de TAR que coordina las operaciones terrestres es un Representante de Operaciones en Tierra.

La Gerencia Corporativa de Aeropuertos en conjunto con la Jefatura de Despacho y Control de Vuelos mantienen un control actualizado de este personal técnico. Dicho control se mantiene disponible en formato electrónico para su consulta.

9.11 Referencia del método de determinación y aplicación de altitudes mínimas de vuelo

9.11.1 Procedimiento para establecer las altitudes/niveles de vuelo mínimos para vuelos IFR VFR

Con objetivo de no duplicar información en el MGO Raíz y aunado al hecho que el personal de operaciones de acuerdo al MGO Generalidades cuenta con acceso a las publicaciones de los manuales complementarios del MGO que se indican en la misma sección, este inciso de refiere al siguiente manual de TAR:

Manual de Despacho

Procedimiento para establecer las altitudes/niveles de vuelo mínimos para vuelos IFR	MD Cap. 3 sec 3.2.

IMPORTANTE

Todas las operaciones e TAR se apegarán a lo publicado en la Publicación de Información Aeronáutica.

TAR sólo está autorizado para Aproximaciones Precisión ILS Categoría I y No Precisión.

9.12 Determinar la utilización de aeropuertos.

Con objetivo de no duplicar información en el MGO Raíz y aunado al hecho que el personal de operaciones de acuerdo al MGO Generalidades cuenta con acceso a las publicaciones de los manuales complementarios del MGO que se indican en la misma sección, este inciso de refiere al siguiente manual de TAR:

Manual de Despacho donde se presenta los temas que se listan:

Métodos para determinar el mínimo de operación del aeropuerto.	MD Cap. 2 sec 3.3
Mínimo de operación del aeropuerto para vuelos IFR Norma Oficial	MD Cap. 2 sec 3.3
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.	MD Cap. 2 sec 3.3
Mínimo de operación de ruta para vuelos VFR o porciones de un vuelo VFR e instrucciones para la selección de ruta de acuerdo a la disponibilidad de superficie que permitan un aterrizaje forzoso seguro. Presentación y aplicación de aeropuertos, y el mínimo de operación en ruta.	MD Cap. 2 sec 3.3

9.13 Interpretación de información meteorológica

Incluyendo procedimientos relacionados con el material explicativo de la decodificación de los pronósticos MET y los informes MET que sean relevantes para el área de operaciones, incluyendo la interpretación de expresiones condicionales.

Con objetivo de no duplicar información en el MGO Raíz y aunado al hecho que el personal de operaciones de acuerdo al MGO Generalidades cuenta con acceso a las publicaciones de los manuales complementarios del MGO que se indican en la misma sección, este inciso de refiere al siguiente manual de TAR:

Manual de Despacho
Publicación de Información Aeronáutica

Interpretación de información meteorológica, incluyendo procedimientos relacionados con el material explicativo de la decodificación de los pronósticos MET y los informes MET que sean relevantes para el área de operaciones, incluyendo la interpretación de expresiones condicionales

MD Cap. 2 sec 1.37
PIA GEN 3.5

9.14 Determinación de las cantidades necesarias y abastecidas de combustible, aceite y otros fluidos requeridos para la operación de la aeronave.

Los sistemas de registro para la verificación de este punto en el caso de combustible y aceite.

Factores a tomar en cuenta al calcular el combustible y aceite requerido

Al calcular el combustible y aceite requeridos para un vuelo se deberá tomarse en cuenta, por lo menos, lo siguiente:

Las condiciones meteorológicas pronosticadas;

Los procedimientos del control de tránsito aéreo y las demoras de tránsito posibles;

En caso de vuelos IFR, una aproximación por instrumentos en el aeródromo de destino, incluso una aproximación fallida;

Los procedimientos prescritos en el manual de vuelo del avión respecto a pérdidas de presión en la cabina, cuando corresponda, o paro de uno de los motores mientras vuele en ruta; y

Cualesquier otras condiciones que puedan demorar el aterrizaje de la aeronave o aumentar el consumo de combustible o aceite.

Consultar el Manual de Despacho para las siguientes definiciones de referentes a los combustibles:

Combustible de etapa (Trip fuel)	MD Sec. 2.4.1
Combustible al alterno (Alternate Fuel)	MD Sec. 2.4.1
Combustible de Espera (Holding Fuel)	MD Sec. 2.4.1
Combustible de Contingencia (Contingency Fuel)	MD Sec. 2.4.1
Combustible de rodaje (taxi fuel)	MD Sec. 2.4.1
Combustible de Plataforma (Ramp Fuel)	MD Sec. 2.4.1

Cantidad Mínima de Aceite EMB-145

- Para el despacho se recomienda que la cantidad mínima de aceite sea de 8 qts indicados.
- Se podrá despachar el avión con menos de 8 qts de aceite con la previa coordinación con el Centro de Control de Mantenimiento y cumpliendo las siguientes condiciones:

El motor no tenga registro y/o evidencia de un alto consumo de aceite.

El tiempo de vuelo no sea mayor a 2 horas.

Se tenga personal, material y equipo para efectuar el servicio de aceite en la siguiente estación.

9.15 Peso y Balance

Con objetivo de no duplicar información en el MGO Raíz y aunado al hecho que el personal de operaciones de acuerdo al MGO Generalidades cuenta con acceso a las publicaciones de los manuales complementarios del MGO que se indican en la misma sección, este inciso de refiere al siguiente manual de TAR:

Manual de Despacho donde se presenta los temas que se listan:

Los principios generales de peso y balance.	MD Sec. 2.2
Definiciones.	MD Sec. 2.2
Métodos, procedimientos y responsabilidades para la preparación y aceptación del cálculo de peso y balance.	MD Sec. 2.2
Política para la utilización de pesos.	MD Sec. 2.2
Método para determinar el peso aplicable de pasajeros, equipaje o carga.	MD Sec. 2.2
Peso aplicable de pasajeros y equipaje para diversos tipos de operaciones y distintos modelos de aeronaves.	MD Sec. 2.2
Instrucciones generales e información necesaria para la verificación de los diversos tipos de documentación en uso de peso y balance.	MD Sec. 2.2
Cambios de procedimiento de última hora.	MD Sec. 2.2
Gravedad específica de combustible y aceite	MD Sec. 2.2
Política y procedimientos de acomodo de pasajeros en sus asientos.	MD Sec. 2.2
Formato Peso y Balance electrónico	MD Sec. 2.2
Formato Peso y Balance Manual	MD Sec. 2.2

9.16 Procedimientos y responsabilidades para la preparación y aceptación del plan operacional de vuelo. Uso de dicho plan.

Prontuario de plan de vuelo.

El formato de Plan de Vuelo se puede dividir en las siguientes secciones de manera general.

, todos los planes de vuelo indicaran en apartado mencionado, la pista de despegue y la configuración (ALT T/O o T/O-1) con la que el piloto al mando deberá de despegar la aeronave. De este apartado se eliminan los datos MTOW y la temperatura de despegue.

I. DATOS GENERALES DE LA OPERACIÓN.

1	Log Nr.: 5073 Page 1	2	MMQT-MMMY LCT766
3	TAR MEXICO -	4	MET : 02260240
5	OPERATIONAL FLT PLAN / JOURNEY LOG		
6	RWY 09/27 CONF F9 -- ALT TOL--	7	FLIGHT: LCT766
		8	CAPT: FRANCO
		9	STW : S
		10	MECH:
			DISP: LA 200502087

1. Numero de plan de vuelo y página del documento.
2. Origen-Destino, designado en código OACI/Numero de vuelo.
3. Nombre comercial de la aerolínea.
4. Reporte meteorológico: mm/dd/hhmm UTC.
5. Pista de despegue y configuración para despegue.
6. Numero de vuelo y fecha.
7. Tripulación de vuelo asignada.
8. Tripulación de servicio asignada.
9. Técnico de Mantenimiento asignado.
10. Firma electrónica del Despachador.

II. INFORMACIÓN DE VUELO.

12. Modelo de avión.
13. Numero de vuelo.
14. Origen.
15. Destino.
16. Alterno 1.
17. Alterno 2.
18. . Alterno al despegue.
19. Nivel de vuelo Alterno 1.
20. Nivel de vuelo Alterno 2.
21. Matricula

12	ACFT : E145	21	REG : XAJFH
13	FLT :	22	FL : 220
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		

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.



NOTA: Para poder garantizar y monitorear el consumo de combustible, las tripulaciones de vuelo deberán anotar tiempos y consumos obtenidos de la información de la aeronave en las distintas etapas del vuelo comparando la información proporcionada en el plan de

-----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

VI. INFORMACIÓN MISCELANEA.

- 54. GAIN/LOSS.
- 55. Combustible óptimo.
- 56. Distancia de la ruta planeada.
- 57. Componente de viento.
- 58. ISA al nivelar.

-----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

- 59. Velocidad.
- 60. Indicador de Turbulencia.
- 61. Siguiendo destino.
- 62. Frecuencia Origen.
- 63. Frecuencia Destino.
- 64. Frecuencia Alternativo.

VII.COMPARACIÓN POR NIVEL DE VUELO.

- 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 FL	GMORA W/V	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	300	19	4				486		
		CLB	356/007	1	16	296	158	0:04				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	W/V	W/V	W/V	W/V
QET	268/002	263/003	263/003	258/004	284/007
-TOC-	294/004	293/005	293/006	292/007	298/007
ONBIK	294/004	293/005	293/006	292/007	298/007
UKIRO	264/003	294/005	294/006	324/008	330/009
MANTA	264/003	294/005	294/006	324/008	330/009
-TOD-	264/003	294/005	294/006	324/008	330/009
ANILA	264/003	294/005	294/006	324/008	330/009
AGU	104/001	044/003	044/006	344/008	346/010

93. Dirección, componente de viento y temperatura para cada punto y nivel de vuelo.

XII. INFORMACION Y REQUERIMENTOS 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.

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).

9.16.1 Gestión de Combustible en Vuelo

El Piloto al Mando debe asegurar en todo momento que la cantidad de combustible usable remanente a bordo de la aeronave no sea menor que el combustible requerido para proceder a un aeropuerto donde se pueda realizar un aterrizaje seguro contando al aterrizar con el combustible de reserva final planificado.

El Piloto al Mando solicitará información de demora al ATC cuando circunstancias imprevistas puedan provocar un aterrizaje en el aeropuerto de destino con menos del combustible de reserva final más cualquier combustible requerido para proceder a un aeródromo alternativo o el combustible requerido para operar en un aeródromo aislado.

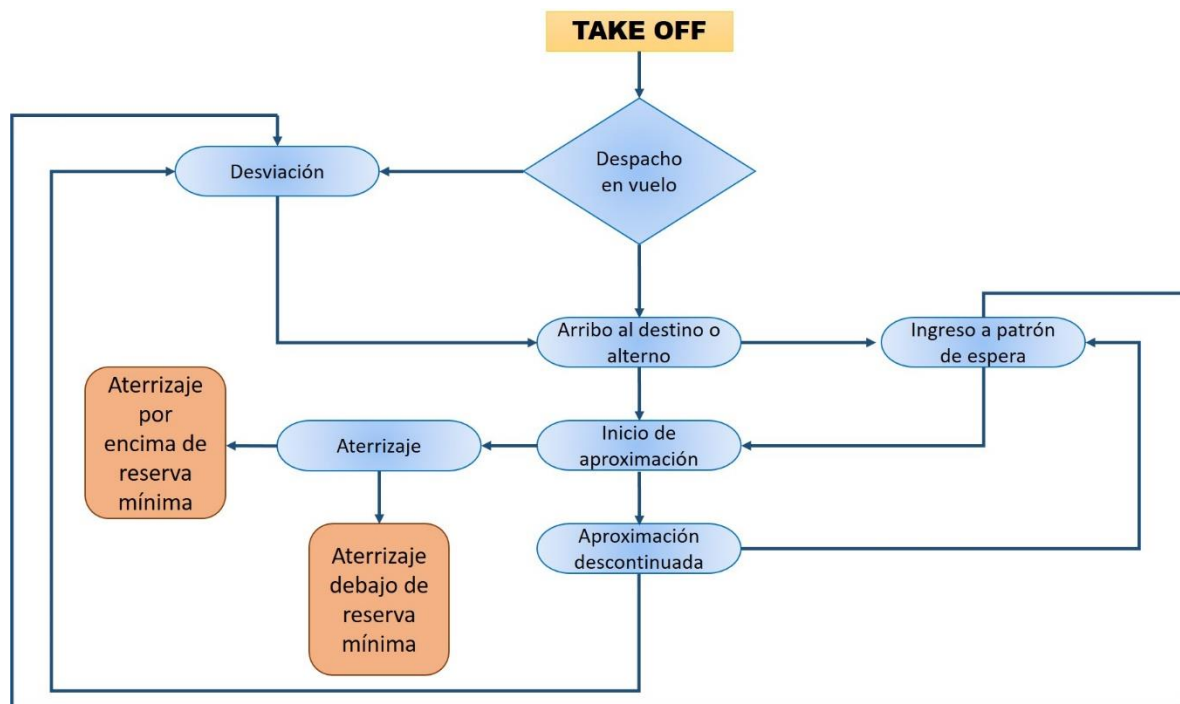
El Piloto al Mando informará al ATC de un estado de combustible mínimo declarando COMBUSTIBLE MÍNIMO cuando, después de haberse comprometido a aterrizar en un aeródromo específico, el piloto calcule que cualquier cambio en la autorización existente para ese aeródromo puede resultar en un aterrizaje con menos del combustible de reserva final planeado.

NOTA 1. La declaración de COMBUSTIBLE MÍNIMO, informa al ATC que todas las opciones de aeropuerto planificadas se han reducido a un aeródromo en específico y cualquier cambio en la autorización existente puede resultar en un aterrizaje con menos del combustible de reserva final planificado. Esta no es una situación de emergencia, sino una indicación de que es posible una situación de emergencia en caso de que ocurra un retraso adicional.

NOTA 2. En el Manual de planificación de combustible (Doc. 9976) se incluye la orientación sobre la declaración de combustible mínimo. Cabe señalar que los pilotos no deben esperar ninguna forma de manejo prioritario como resultado de una declaración de "COMBUSTIBLE MÍNIMO". Sin embargo, ATC informará a la tripulación de vuelo sobre cualquier retraso adicional y coordinará cuando transfiera el control del avión para garantizar que otras unidades ATC estén al tanto del estado de combustible del vuelo.

El Piloto al Mando declarará una situación de emergencia de combustible mediante la transmisión de MAYDAY, MAYDAY, MAYDAY, COMBUSTIBLE, cuando el combustible utilizable calculado que se prevé esté disponible al aterrizar en el aeródromo más cercano donde se pueda realizar un aterrizaje seguro es menor que el combustible de reserva final planeado.

NOTA 3. Combustible de Reserva Final se define como la cantidad de combustible calculada para llegar al aeródromo alternativo de destino o al aeródromo de destino (cuando no se requiere un aeródromo alternativo de destino) y volar por 30 minutos a la velocidad de espera a 1,500 ft sobre la elevación del aeropuerto en condiciones estándar, efectuar la aproximación y aterrizar.



9.17 Bitácoras

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.

Bitácora de Mantenimiento y Bitácora de Operaciones del Avión

Nota

La Bitácora de Sobrecargos es un documento no oficial. Se describe en el MS 8.4

9.17.1 Instrucciones para el llenado de las bitácoras

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.

9.17.2 Sospecha o interferencias confirmadas de artículos electrónicos en vuelo.

Procedimiento para reportar a la autoridad aeronáutica y al fabricante de la aeronave, de casos de sospecha o interferencias confirmadas, indicando los datos pertinentes de los sistemas de la aeronave que se vieron afectados y detalles de la anomalía en la bitácora de mantenimiento.

El evento deberá registrarse en la bitácora de mantenimiento para investigación de otras posibles causas y, cuando sea apropiado.

La Dirección de Seguridad Aérea y Aseguramiento de la Calidad deberá recabar los datos de la grabadora de datos de vuelo durante el tiempo que duró la anomalía,

La Dirección de Seguridad Aérea y Aseguramiento de la Calidad en coordinación con la Gerencia de Ingeniería de Mantenimiento deberá comprobar que los dispositivos que se permitió funcionar, no causen interferencias sobre el equipo de la aeronave.



Manual General de Operaciones

CAPÍTULO 09

CONTROL Y SUPERVISION OPERACIONAL

9.17.3 Bitácora de Mantenimiento

Vista General

Cada casilla se explica por sí misma.

Todos los tiempos son en UTC respecto a la hora indicada por los FMS de los aviones.

Las líneas rojas indican diferentes zonas para describir el detalle de la misma en los siguientes esquemas.



BITÁCORA DE MANTENIMIENTO Maintenance Log Book

FOLIO 00000

CLAVE: MGYPTA-F-001

Code

NO. DE REVISIÓN: 05

Revision

FECHA DE REV. / Revision date

28-Feb-2025

Matrícula / Tail number		EMB-145												
Discrepancias / Discrepancies		Acción Correctiva / Corrective Action												
1	STN / ST	CREW / MNT	Nombre / Name	Firma / Signature	1	STN / ST	ATA	Fecha / Date	D	E	Ref. Diferido / Deferral Basis	Nombre / Name	Licencia No. / License No	Firma / Signature
Vuelo No / Flight No:		Fecha / Date		Folio Bit Vlo / Flight log Folio		Recargas de aceite / Oil added (1 Pint = 1/2 Quart)		ENG 1	ENG 2	APU	Taller AFAC	Efectuada por cambio de rueda principal / Task performed at each MLG wheel change		
												32-49-02-220-001-A00 ☐		
												32-49-03-220-001-A00 ☐		
												Efectuada por cambio de freno / Task performed at each brake replacement		
												32-49-07-220-001-A00 ☐		
2	STN / ST	CREW / MNT	Nombre / Name	Firma / Signature	2	STN / ST	ATA	Fecha / Date	D	E	Ref. Diferido / Deferral Basis	Nombre / Name	Licencia No. / License No	Firma / Signature
Vuelo No / Flight No:		Fecha / Date		Folio Bit Vlo / Flight log Folio		Recargas de aceite / Oil added (1 Pint = 1/2 Quart)		ENG 1	ENG 2	APU	Taller AFAC	Efectuada por cambio de rueda principal / Task performed at each MLG wheel change		
												32-49-02-220-001-A00 ☐		
												32-49-03-220-001-A00 ☐		
												Efectuada por cambio de freno / Task performed at each brake replacement		
												32-49-07-220-001-A00 ☐		
3	STN / ST	CREW / MNT	Nombre / Name	Firma / Signature	3	STN / ST	ATA	Fecha / Date	D	E	Ref. Diferido / Deferral Basis	Nombre / Name	Licencia No. / License No	Firma / Signature
Vuelo No / Flight No:		Fecha / Date		Folio Bit Vlo / Flight log Folio		Recargas de aceite / Oil added (1 Pint = 1/2 Quart)		ENG 1	ENG 2	APU	Taller AFAC	Efectuada por cambio de rueda principal / Task performed at each MLG wheel change		
												32-49-02-220-001-A00 ☐		
												32-49-03-220-001-A00 ☐		
												Efectuada por cambio de freno / Task performed at each brake replacement		
												32-49-07-220-001-A00 ☐		
Reemplazo de Componentes / Components replaced														
No.	Descripción / Description			Número de parte removido / PN Removed		Número de parte instalado / PN Installed		POS	Número de serie removida / SN Removed		Número de serie instalada / SN Installed			
SE CERTIFICA QUE LA AERONAVE, PLANEADOR, MOTORES O ACCESORIOS ARRIBA IDENTIFICADOS FUERON REPARADOS E INSPECCIONADOS DE ACUERDO A LA REGULACIÓN VIGENTE CORRESPONDIENTE Y SE DETERMINA QUE ESTA EN CONDICIÓN AERONAVEABLE Y SE APRUEBA SU REGRESO A SERVICIO. Certifies that the aircraft, airframe, aircraft engine, or appliance identified above was repaired and inspected in accordance with applicable current regulations and was determined to be in airworthy condition and approved for return to service.														
EFFECTUAR LAS ANOTACIONES CON TINTA INDELEBLE UTILIZANDO LETRA MOLDE LEGIBLE. Make annotations using legible block letter and indelible ink.														
EN CASO DE QUE SE COMETA UN ERROR SE DEBERÁ CANCELAR LA ANOTACIÓN CON UNA LÍNEA (EJEMPLO) Y REGISTRAR LA CONTINUACIÓN DE LA INFORMACIÓN CORRECTA. In the event of a mistake the entry shall be cancelled with a line (example) and record correct information then.														
Nombre: Inspector o Técnico / Name: Inspector or Technician														
Sello o firma - Licencia / Stamp or Sign - License No.														
Continúa / Continue														
Fecha / Date														

Detalles de las zonas del anverso de la Bitácora de Mantenimiento

Detalle A



Matrícula / Tail number	EMB-145



Manual General de Operaciones

CAPÍTULO 09

CONTROL Y SUPERVISION OPERACIONAL

Detalle B

FOLIO 00000

CLAVE: MGYPTA-F-001

Code

NO. DE REVISIÓN: 05

Revision

FECHA DE REV. / Revision date

28-Feb-2025

Detalle C

Discrepancias / Discrepancies					
1	STN / ST	CREW	MNT	Nombre / Name	Firma / Signature
Vuelo No / Flight No:		Fecha / Date ## - MM - ##		Folio Bit Vlo / Flight log Folio	
2	STN / ST	CREW	MNT	Nombre / Name	Firma / Signature
Vuelo No / Flight No:		Fecha / Date ## - MM - ##		Folio Bit Vlo / Flight log Folio	
3	STN / ST	CREW	MNT	Nombre / Name	Firma / Signature
Vuelo No / Flight No:		Fecha / Date ## - MM - ##		Folio Bit Vlo / Flight log Folio	

Manual General de Operaciones

CAPÍTULO 09

CONTROL Y SUPERVISION OPERACIONAL

Detalle D

Acción Correctiva / Corrective Action									
1	STN / ST	ATA	Fecha / Date ##-###-##	D	E	Ref. Diferido / Deferral Basis - -	Nombre / Name	Licencia No. / License No	Firma / Signature
								Efectuada por cambio de rueda principal / Task performed at each MLG wheel change	
								32-49-02-220-001-A00 ☐	
								32-49-03-220-001-A00 ☐	
								Efectuada por cambio de freno / Task performed at each brake replacement	
								32-49-07-220-001-A00 ☐	
Recargas de aceite / Oil added (1 Pint = 1/2 Quart)			ENG 1		ENG 2		APU	Taller AFAC	
2	STN / ST	ATA	Fecha / Date ##-###-##	D	E	Ref. Diferido / Deferral Basis - -	Nombre / Name	Licencia No. / License No	Firma / Signature
								Efectuada por cambio de rueda principal / Task performed at each MLG wheel change	
								32-49-02-220-001-A00 ☐	
								32-49-03-220-001-A00 ☐	
								Efectuada por cambio de freno / Task performed at each brake replacement	
								32-49-07-220-001-A00 ☐	
Recargas de aceite / Oil added (1 Pint = 1/2 Quart)			ENG 1		ENG 2		APU	Taller AFAC	
3	STN / ST	ATA	Fecha / Date ##-###-##	D	E	Ref. Diferido / Deferral Basis - -	Nombre / Name	Licencia No. / License No	Firma / Signature
								Efectuada por cambio de rueda principal / Task performed at each MLG wheel change	
								32-49-02-220-001-A00 ☐	
								32-49-03-220-001-A00 ☐	
								Efectuada por cambio de freno / Task performed at each brake replacement	
								32-49-07-220-001-A00 ☐	
Recargas de aceite / Oil added (1 Pint = 1/2 Quart)			ENG 1		ENG 2		APU	Taller AFAC	

Detalle E continua en el detalle F

Reemplazo de Componentes / Components replaced						
No.	Descripción / Description	Número de parte removido / PN Removed	Número de parte instalado / PN Installed	POS	Número de serie removida / SN Removed	Número de serie instalada / SN Installed
SE CERTIFICA QUE LA AERONAUTE, PLANEADOR, MOTOR(ES) O ACCESORIOS ARRIBA IDENTIFICADOS FUERON REPARADOS E INSPECCIONADOS DE ACUERDO A LA REGULACIÓN VIGENTE CORRESPONDIENTE Y SE DETERMINA QUE ESTÁ EN CONDICIÓN AERONAVEGABLE Y SE APRUEBA SU REGreso A SERVICIO. Certifies that the aircraft, airplane, aircraft engine, or appliance identified above was repaired and inspected in accordance with applicable current regulations and was determined to be in airworthy condition and approved for return to service.				Nombre: Inspector o Técnico / Name: Inspector or Technician	Sello o firma - Licencia / Stamp or Sign - License No.	Continua / Continue ☐ Fecha / Date ## / ## / ##
EFECTUAR LAS ANOTACIONES CON TINTA INDELEBLE, UTILIZANDO LETRA MOLDE LEGIBLE. Make annotations using indelible ink and indelible ink.				EN CASO DE QUE SE COMETA UN ERROR SE DEBERÁ CANCELAR LA ANOTACIÓN CON UNA LÍNEA (SIGNALIZ) Y REGISTRAR A CONTINUACIÓN LA INFORMACIÓN CORRECTA. In the event of a mistake, the annotation will be cancelled with a line (signalize) and record correct information.		

Detalle F continuación del E

Número de serie removida / SN Removed	Número de serie instalada / SN Installed
Sello o firma / Stamp or Sign - License No.	Continúa / Continue ☐ Fecha / Date ## - MMM - ##

NOTA 1

ACCIÓN CON UNA LÍNEA (EJEMPLO) Y REGISTRAR LA CONTINUACIÓN LA INFORMACIÓN CORRECTA.
the event of a mistake the entry shall be cancelled with a line (example) and record correct information then.

NOTA 1

9.17.3.1 Procedimientos para firmar la liberación de mantenimiento

(Procedimiento de referencia para la tripulación de vuelo)

Solamente que la aeronave tuviera una falla en alguno de sus sistemas tanto en vuelo como en tierra y sea necesaria la intervención del personal técnico mecánico será solicitada su intervención.

De acuerdo a la regulación aeronáutica una aeronave mantiene su aeronavegabilidad siempre y cuando después de una acción de mantenimiento programado se le proporcione el siguiente servicio. Las cuales se constituyen en una liberación firmada por mantenimiento y esta se mantiene hasta el siguiente servicio de 48 horas de acuerdo al programa de Embraer para el 145 o cualquier otro servicio programado.

- Las Directivas de Aeronavegabilidad del país de diseño y a las del país de registro
- El programa de mantenimiento aprobado
- Modificaciones y reparaciones definidas por el fabricante o la Autoridad
- A las disposiciones establecidas en el MEL para reportes diferidos

IMPORTANTE

Basado en lo arriba expuesto la aeronavegabilidad de las aeronaves de TAR se renueva durante los servicios de 48 horas o cualquier otro servicio programado. Esto quiere decir que, mientras no existan reportes de piloto en la bitácora de mantenimiento la aeronave podrá continuar su vuelo sin la necesidad de ser atendida por personal de Mantenimiento, y sin la firma de la sección de liberación a servicio en la bitácora de mantenimiento.

Para dar cumplimiento a los requerimientos de la Autoridad respecto a la inspección de pre-vuelo ésta es realizada por la tripulación de la aeronave, y es declarada en la Bitácora de Operación de Vuelo.

El mantenimiento a solicitud por su término en inglés ON CALL es aquel proporcionado a una aeronave en base a un requerimiento de la tripulación establecido en forma verbal al CCM, CCO, al **Representante de Operaciones en Tierra** o a través la bitácora de mantenimiento con la finalidad de regresar ésta a su condición de aeronavegabilidad y dar cumplimiento a los requerimientos técnicos del Certificado Tipo de la aeronave.

El personal de vuelo (tripulación) realiza la inspección prevuelo (Pre-flight Check) tanto en el interior como en el exterior de la aeronave antes de cada vuelo programado, verificando que no existan daños obvios por fugas, goteras, grietas, golpes, configuración, geometría, objetos extraños, etc., asegurando la operación correcta de los sistemas de las aeronaves, así como las condiciones del equipo de seguridad para asegurar la continuidad en la aeronavegabilidad de la aeronave como está establecido en el MGO (Manual General de Operaciones), AFM, AOM, QRH o MEL.

En caso de encontrar cualquier anomalía o falla que se considere un riesgo que comprometa la operación segura de la aeronave, esto será reportado a Mantenimiento.

Para la corrección de fallas se efectuarán los procesos y procedimientos ya establecidos y aprobados por la AFAC, realizando las reparaciones o alteraciones de acuerdo a los manuales de los fabricantes que se lleguen a necesitar para corregir las fallas.

9.17.4 Bitácora de Operaciones del Avión

Vista General

Cada casilla se explica por sí misma en conjunto con las instrucciones en la bitácora.
 Todos los tiempos son en UTC respecto a la hora indicada por los FMS de los aviones.
 Las líneas rojas indican diferentes zonas para describir el detalle de la misma en los siguientes esquemas.

		BITÁCORA DE OPERACIÓN DEL AVIÓN Airplane Operation Logbook										CLAVE: FO-002 Code		FOLIO				
Link Conexión Aérea S.A. de C.V.		MODEL: EMB 145		MOTORES MARCA ROLLS ROYCE MODELO AE3007A1/ APU MARCA HAMILTON SUNDSTRAND MODEL T-40C14						NO. DE REVISIÓN: 05 Revision		FECHA DE REV. / Revision date 04-JUN-2025						
MATRÍCULA / Tail Number		NOMBRE COMPLETO CAPITÁN / Captain's Name										FIRMA CAPITÁN (COMO EN LICENCIA)/ Captain's signature as TPI License:		FECHA / Date DD MM AA/YY				
TODAS LAS HORAS EN UTC, TODAS LAS CANTIDADES DE PESO Y COMBUSTIBLE EN LIBRAS, TODOS LOS TIEMPOS EN HH:MM, Y AEROPUERTOS EN CÓDIGO DE 3 LETRAS IATA All hours in UTC, all weights and fuel in pounds, all times in HH:MM, and all Airports in 3-letter IATA codes																		
NO. VUELO Flight Number	ORIGEN From	DESTINO To	HORA LLEGADA Arrival Time	HORA SALIDA Departure Time	TCC Block Time	HORA ATERRIZAJE Landing Time	HORA DESPEGUE Takeoff Time	TIEMPO VUELO Flight Time	TIEMPO RODAJE Taxi Time	OPERACIÓN REVERSA Thrust Reverse Operation	COMB. REMANENTE Remaining Fuel	CARGA DE COMBUSTIBLE Refuel	COMBUSTIBLE EN RAMPA SALIDA Ramp Fuel	ALTÍMETROS /Altimeters RVSM (20,000-28,000) CAP FO STBY			PESO DESPEGUE TOW	REVISIÓN EXTERIOR Walk Around (Firma)
T. TOTAL CC Block Time					T. TOTAL VUELO / ROD Total Flight and Taxi Time					TOTAL DE NO. DE CICLOS AVIÓN DURANTE EL SERVICIO DE LA TRIPULACIÓN Total Airplane Cycles								

PUESTO/ Position	TRIPULACIÓN / Crew NOMBRE / Name	LICENCIA/ Licence	NO. EMPLEADO/ Employee No.
CAPITÁN/ Captain			
PRIMER OFICIAL/ First Officer			
SOBRECARGO/ Flight Attendant			
INSTRUCTOR/ Instructor			

DATOS DE LOS MOTORES CUANDO LA CMC ESTÁ INOPERATIVA PRIMER VUELO DEL DÍA EN ALT Y VON VEL. DE CRUCERO ESTABLE/ Engine data when CMC is inoperative, first flight of the day with alt. and cruise speed stable.									
OAT TAT	ALT	MACH	ENG	ITT	%N1	%N2	FF	OIL TEMP	OIL PRESSURE
			1						
			2						

OBSERVACIONES/
 Comments: _____

EFFECTUAR LAS ANOTACIONES CON TINTA INDELEBLE UTILIZANDO LETRA DE MOLDE LEGIBLE, EN CASO DE QUE SE COMETA UN ERROR SE CANCELARÁ LA ANTOACIÓN CON UNA LINEA (EJEMPLO) Y REGISTRAR A CONTINUACIÓN LA INFORMACIÓN CORRECTA / Make annotations using legible block letter and indelible ink. In the event of a mistake the entry shall be cancelled with a line (example) and record correct information then.

NOTA: BITÁCORA ORIGINAL PERMANECE A BORDO DEL AVIÓN / Original log book has to be onboard.
 COPIA AMARILLA PERTENECE A DEPARTAMENTO DE PLANEACIÓN Y CONTROL / Yellow copy belongs to department of planning and control.

Manual General de Operaciones

CAPÍTULO 09

CONTROL Y SUPERVISION OPERACIONAL

Detalles de las zonas de la Bitácora del Avión

Detalle A

		BITÁCORA DE OPERACIÓN DEL AVIÓN Airplane Operation Logbook		CLAVE: FO-002 Code		FOLIO							
Link Conexión Aérea S.A. de C.V.		MODEL: EMB 145	MOTORES MARCA ROLLS ROYCE MODELO AE3007A1 / APU MARCA HAMILTON SUNDSTRAND MODEL T-40C14		NO. DE REVISIÓN: 05 Revision	FECHA DE REV. / Revision date 04-JUN-2025							
MATRÍCULA / Tail Number		NOMBRE COMPLETO CAPITÁN / Captain's Name			FIRMA CAPITÁN (COMO EN LICENCIA) / Captain's signature as TPI License:		FECHA / Date <table border="1"> <tr> <td>DD</td> <td>MM</td> <td>AA/YY</td> </tr> <tr> <td> </td> <td> </td> <td> </td> </tr> </table>	DD	MM	AA/YY			
DD	MM	AA/YY											

Detalle B

CLAVE: FO-002		FOLIO	
Code			
NO. DE REVISIÓN: 05		FECHA DE REV. / Revision date	
Revision		04-JUN-2025	
FIRMA CAPITÁN (COMO EN LICENCIA)/ Captain's signature as TPI License:		FECHA / Date	
		DD	MM
		AA/YY	

Detalle C continua en el D

TODAS LAS HORAS EN UTC, TODAS LAS CANTIDADES DE PESO Y COMBUSTIBLE EN LIBRAS, TODOS LOS TIEMPOS EN HH:MM, Y AEROPUERTOS EN CÓDIGO DE 3 LETRAS IATA																		
All hours in UTC, all weights and fuel in pounds, all times in HH:MM, and all Airports in 3-letter IATA codes																		
NO. VUELO Flight Number	ORIGEN From	DESTINO To	HORA LLEGADA Arrival Time	HORA SALIDA Departure Time	TCC Block Time	HORA ATERIZAJE Landing Time	HORA DESPEGUE Takeoff Time	TIEMPO VUELO Flight Time	TIEMPO RODAJE Taxi Time	OPERACIÓN REVERSA Thrust Reverse Operation	COMB. REMANENTE Remaining Fuel	CARGA DE COMBUSTIBLE Refuel	COMBUSTIBLE EN RAMPA SALIDA Ramp Fuel	ALTÍMETROS /Altimeters RUSM (20,000-28,000)			PESO DESPEGUE TOW	REVISIÓN EXTERNA Walk Around (Ema)
														CAP	FO	STBY		
			T. TOTAL CC Block Time			T. TOTAL VUELO / ROD Total Flight and Taxi Time		TOTAL DE NO. DE CICLOS AVIÓN DURANTE EL SERVICIO DE LA TRIPULACIÓN Total Airplane Cycles										

Detalle D

TODOS LOS TIEMPOS EN HH:MM, Y AEROPUERTOS EN CÓDIGO DE 3 LETRAS IATA HH:MM, and all Airports in 3-letter IATA codes								
OPERACIÓN REVERSA Thrust Reverse Operation	COMB. REMANENTE Remaining Fuel	CARGA DE COMBUSTIBLE Refuel	COMBUSTIBLE EN RAMPA SALIDA Ramp Fuel	ALTIMETROS (Altimeters RUSM (20,000-28,000))			PESO DESPEGUE TOW	REVISIÓN EXTERIOR Walk Around (Firma)
				CAP	FO	STBY		
TOTAL DE NO. DE CICLOS AVIÓN DURANTE EL SERVICIO DE LA TRIPULACIÓN Total Airplane Cycles								

Detalle E continua en el F

PUESTO/ Position	TRIPULACIÓN / Crew NOMBRE / Name	LICENCIA/ Licence	NO. EMPLEADO/ Employee No.
CAPITÁN/ Captain			
PRIMER OFICIAL/ First Officer			
SOBRECARGO/ Flight Attendant			
INSTRUCTOR/ Instructor			

Detalle F

DATOS DE LOS MOTORES CUANDO LA CMC ESTÁ INOPERATIVA PRIMER VUELO DEL DÍA EN ALT Y VON VEL. DE CRUCERO ESTABLE/ Engine data when CMC is inoperative, first flight of the day with alt. and cruise speed stable.									
DAT TAT	ALT	MACH	ENG	ITT	%N1	%N2	FF	OIL TEMP	OIL PRESSURE
			1						
			2						

9.18 Listado de documentos, formularios e información adicional que se mantiene de acuerdo a las regulaciones y políticas de acuerdo al nivel asignado.

La siguiente es la relación de documentos operacionales que se mantienen de acuerdo a las políticas para cada nivel especificado **posterior a su vencimiento, fecha de utilización o cuando se substituye por una revisión.**

Documento, formulario e información	Nivel asignado
Certificado de Aeronavegabilidad y el Certificado de homologación de ruido anexo a aquel.	III
Certificado de matrícula.	III
Certificado de Explotador de Servicios Aéreos y especificaciones de operación.	I
Autorización para operar como estación radio aeronáutica móvil.	III
La póliza de seguro vigente o la copia fotostática en la que conste su inscripción en el Registro Aeronáutico Mexicano.	I
Permiso de servicio público TAN	III
Licencias y certificados de aptitud psicofísica	IV
Bitácora de Vuelo	Se mantiene hasta la baja del avión
Bitácora de mantenimiento	Se mantiene hasta la baja del avión
Manifiesto de Peso, Carga y Balance	I

Documento, formulario e información	Nivel asignado
Plan de Vuelo Oficial	I
Plan Operacional de Vuelo y Autorización de Vuelo	I
Cualquier otro documento que se requiera para casos especiales o vuelos internacionales	III
Bitácora de Sobrecargos	IV
Manual General de Operaciones (MGO)	IV
Lista de Equipo Mínimo (MEL)	IV
Cartas de navegación.	IV
Manual de Despacho (MD)	IV
Manual de Análisis de Pistas	IV
Manual de Vuelo del avión (AFM)	IV
Quick Reference Handbook	IV
Aircraft Operating Manual (AOM)	IV
Publicación de Información Aeronáutica (PIA)	IV

9.19 Procedimientos de conducción de pasajeros que estén relacionados con la seguridad.

Con objetivo de no duplicar información en el MGO Raíz y aunado al hecho que el personal de operaciones de acuerdo al MGO 4.3.1 cuenta con acceso a las publicaciones de los manuales complementarios del MGO que se indican en la misma sección, este inciso de refiere al siguiente manual de TAR:

Manual de Operaciones Terrestre y el Manual de Sobrecargos, ver sus contenidos para los temas que se indican

Asignación de asientos, abordaje y desembarque de pasajeros.	MOT Sección 4
Carga y descarga de la aeronave.	MS Capitulo de Pasajeros
Pasajeros enfermos y personas con movilidad reducida.	MOT 3.5
Actitud frente a la solicitud de transporte de pasajeros inadmisibles, deportados o personas en custodia.	MOT 4.1.3
Tamaño y peso permisible de equipaje de mano.	MS Capitulo de Pasajeros
Carga y aseguramiento de objetos en la aeronave.	MOT Sección 4
Cargas especiales y clasificación de compartimentos de carga.	MS Capitulo de Pasajeros
Transporte de animales.	MD Sección 1.39.1

9.19.1 Procedimiento para Abordaje Pre-Autorizado.

Objetivo:

Apegarse a los siguientes cronogramas de tiempo con el fin de evitar afectaciones y demoras.

El procedimiento tiene como alcance a las Tripulaciones, Representantes de Operaciones en Tierra, personal de Despacho y Control de Vuelos del CCO y Anfitriones en estaciones. El procedimiento es aplicable bajo condiciones normales de operación.

CONSIDERACIONES PREVIAS.

1. El ROT es la máxima autoridad durante la estadía de la aeronave en tierra y tiene la responsabilidad de hacer cumplir los cronogramas de tiempo establecidos en este procedimiento.

2. El sobrecargo asignado al vuelo es el único responsable de autorizar el abordaje, en coordinación con el Piloto al Mando y asegurándose que no exista algún inconveniente de ningún tipo, siempre cumpliendo el cronograma establecido en este procedimiento.
3. El Piloto al Mando no podrá retrasar o negar el abordaje de clientes, salvo en las siguientes condiciones:
 - Tenga conocimiento de alguna falla o condición técnica del equipo que impida efectuar el vuelo conforme a lo planeado.
 - Tenga conocimiento de alguna condición que afecte la seguridad de los pasajeros, personal de TAR, o equipo de vuelo.
 - Tenga conocimiento de algún cambio en las condiciones meteorológicas o de C.T.A. que impida efectuar el vuelo conforme a lo planeado.

IMPORTANTE: Toda información previamente mencionada será oficialmente transmitida del Piloto al Mando al ROT o del ROT al Piloto al Mando.

4. El proceso de revisión de prevuelo en la cabina de pilotos no representa un impedimento para iniciar el abordaje.
5. En caso de que un vuelo sea demorado por autorización tardía y la razón dada no haya sido ninguna de las enunciadas anteriormente, la responsabilidad es de la persona quien autorizo el abordaje tardío.

VUELOS EN ESTACIÓN ORIGEN.

1. **[ROT].** A los 25 minutos antes del ETD, el ROT notifica al sobrecargo que están en tiempo para inicio de abordaje. Pregunta al sobrecargo si existe algún inconveniente para iniciarlo.
2. **[SOBRECARGO].** El sobrecargo notifica al comandante del vuelo 'Lista de Cabina Completa'. Pregunta al Piloto al Mando si existe algún inconveniente para iniciar el abordaje.
3. **[PILOTO AL MANDO].** El Piloto al Mando notifica al sobrecargo si existe algún inconveniente para dar inicio al abordaje.
4. **[SOBRECARGO].** En caso de no existir ningún inconveniente, tanto en cabina de pasajeros como en cabina de vuelo, el sobrecargo autoriza el abordaje al ROT.
5. **[ROT].** Coordina el inicio de abordaje.
6. **[ANFITRIÓN].** Inicia el abordaje.

SECUENCIA PARA LA SALIDA DE UN VUELO A ITINERARIO ESTACION DE ORIGEN	
CONDICIÓN	TIEMPO
1. AVION EN PLATAFORMA	60 MIN
2. TRIPULACION A BORDO INTEGRADA	40 MIN
3. REVISIÓN DEL EQUIPO, COMISARIATO A BORDO Y LISTO PARA ABORDAR	30 MIN

4. CIERRE DE PASAJEROS A OPERACIONES VUELOS NACIONALES E INTERNACIONALES	30 MIN
5. INICIO DE ABORDAJE	25 MIN
6. MANIFIESTO DE PESO Y BALANCE ANTES DE ITINERARIO	10 MIN
7. CORRECCIONES POR PASAJEROS DE ULTIMA HORA	8 MIN
8. PUERTAS CERRADAS ANTES DE ITINERARIO	5 MIN
9. INICIO DE REMOLQUE O MOVIMIENTO DEL AVION POR PROPIO IMPULSO ANTES DE ITINERARIO	5 MIN

VUELOS EN ESTACIÓN DE TRANSITO.

1. **[ROT]**. Posterior al finalizar el descenso de los clientes y la limpieza de la aeronave, 15 minutos antes del ETD, confirma con el sobrecargo que no exista ningún inconveniente para iniciar el abordaje.
2. **[SOBRECARGO]**. Pregunta al Piloto al Mando si existe algún inconveniente para iniciar el abordaje.
3. **[PILOTO AL MANDO]**. Notifica sobre al sobrecargo si existe algún inconveniente para dar inicio al abordaje.
4. **[SOBRECARGO]**. En caso de no existir ningún inconveniente, tanto en cabina de pasajero como en cabina de vuelo, el sobrecargo autoriza el abordaje al ROT.
5. **[ROT]**. Coordina el abordaje.
6. **[ANFITRIÓN]**. Inicia el abordaje.

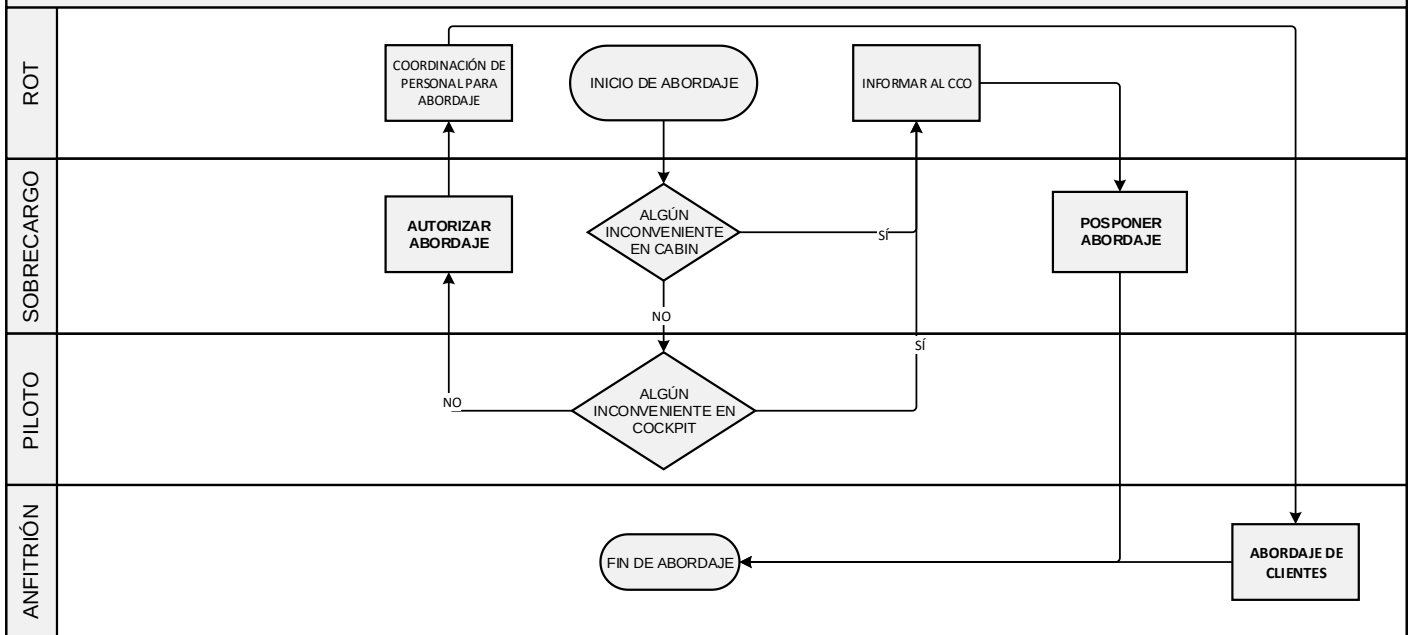
IMPORTANTE: Para vuelos en estación de tránsito y en cuales exista cambio de tripulación, considerar 5 minutos extras al siguiente cronograma, para tener un total de 30 minutos.

SECUENCIA PARA LA SALIDA DE UN VUELO A ITINERARIO ESTACION DE TRANSITO	
CONDICIÓN	TIEMPO
1. LLEGADA DEL AVIÓN A PLATAFORMA	25 MIN
2. DESCENSO DE CLIENTES Y LIMPIEZA DEL AVIÓN	20 MIN
3. INICIO DE ABORDAJE	15 MIN
4. MANIFIESTO DE PESO Y BALANCE ANTES DE ITINERARIO	10 MIN
5. CORRECCIONES POR PASAJEROS DE ULTIMA HORA	8 MIN
6. PUERTAS CERRADAS ANTES DE ITINERARIO	5 MIN

7. INICIO DE REMOLQUE O MOVIMIENTO DEL AVION POR PROPIO IMPULSO ANTES DE ITINERARIO

5 MIN

Proceso Autorización de Abordaje



9.19.2 Medidas de seguridad sobre equipaje

El personal de Operaciones y los Sobrecargos serán los responsables de vigilar e impedir que durante el tiempo que se encuentre estacionado un avión en plataforma preparándolo para su despacho, ninguna persona suba a bordo para depositar anticipadamente equipajes, bultos de mano, paquetes o regalos que supuestamente pertenezcan a alguno de los pasajeros que vayan a viajar. Después del abordaje, si al efectuar el recuento final de pasajeros, faltara uno de ellos, se deberá localizar su equipaje documentado y bajarlo del avión.

9.19.3 Equipaje de tripulación

Los tripulantes deben seguir las siguientes normas para el manejo de sus equipajes:

Nunca dejar las maletas desatendidas en ningún lugar de un edificio terminal de aeropuerto, lobby de hotel o vehículo.

Si algún tripulante tiene la sospecha de que su equipaje ha sido abierto en algún momento, deberá llamar a la seguridad del aeropuerto o al policía local.

El equipaje que pueda llevar consigo y otras pertenencias de la tripulación deben ser revisados cuando el tripulante entre a un área estéril.

9.19.4 Verificación de la Identificación positiva a los pasajeros

El personal de mostradores deberá verificar que las identificaciones de los pasajeros presenten la documentación autorizada para viajar con TAR, el cual son:

- 1) Cualquier documento de identificación oficial de carácter federal (pasaporte, credencial de elector, cartilla militar, cédula profesional, seguro social IMSS o ISSSTE, permisos expedidos por el INM, identificación del INAPAM); original (no fotocopia).
- 2) Cualquier documento oficial de carácter estatal (licencias de manejo); original no fotocopia.
- 3) Para menores de edad acompañados de un adulto o tutor responsable: acta de nacimiento del menor e identificación del acompañante. En los casos de menores que viajan solos, un representante de la aerolínea deberá ratificar que se han cumplido estos procesos de validación.
- 4) Cuando el cliente no cuente con un documento de identidad oficial expedido por algún organismo de gobierno federal, estatal o municipal y solo presente identificación de empleados de dependencias oficiales o de carácter municipal, este documento deberá llevar fotografía y ser original.

9.20 Operaciones en Tierra.

Con objetivo de no duplicar información en el MGO Raíz y aunado al hecho que el personal de operaciones de acuerdo al MGO Generalidades cuenta con acceso a las publicaciones de los manuales complementarios del MGO que se indican en la misma sección, este inciso se refiere al siguiente manual de TAR:

Manual de Operaciones Terrestre, ver sus contenidos para los temas que se indican

Posicionamiento de equipos de tierra.	MOT Sección 3
Operación de las puertas de la aeronave.	MS sección 6.7.5.1
Seguridad en la plataforma, incluyendo prevención de fuego, explosión y áreas de succión.	MOT Sección 3
Procedimientos de puesta en marcha, rampa de salidas y llegadas.	MOT Sección 3
Servicio de aeronaves.	MOT Capítulo 3 COMPLETO
Deshielo y antihielo en tierra, incluyendo descripción de los tipos de fluidos utilizados, efectos de engelamiento y otros contaminantes en aeronaves mientras se encuentre inmóvil, cuando haga movimientos en tierra y durante el despegue. Descripción de los tipos de fluidos utilizados, incluyendo nombres comerciales o del propietario, características, efectos en el desempeño de la aeronave, efectos secundarios, tiempos de espera y precauciones durante el uso.	MOT Capítulo 6 COMPLETO

9.21 Procedimientos de vuelo.

Con objetivo de no duplicar información en el MGO Raíz y aunado al hecho que el personal de operaciones de acuerdo al MGO Generalidades cuenta con acceso a las publicaciones de los manuales complementarios del MGO que se indican en la misma sección, este inciso se refiere al siguiente manual de TAR:

Manual de Despacho y Publicación de Información Aeronáutica, ver sus contenidos para los temas que se indican

Reglas de vuelo por instrumentos.	PIA ENR 1.3
Reglas de vuelo visual.	PIA ENR 1.2

9.22 Operaciones en diferentes climas.

Con objetivo de no duplicar información en el MGO Raíz y aunado al hecho que el personal de operaciones de acuerdo al MGO Generalidades cuenta con acceso a las publicaciones de los manuales complementarios del MGO que se indican en la misma sección, este inciso se refiere al siguiente manual de TAR:

Manual de Manual de Despacho

Operaciones en diferentes climas.

MD Sec. 1.40

9.23 Transporte de armas: información, instrucciones y guía general en el transporte de artículos peligrosos

Con objetivo de no duplicar información en el MGO Raíz y aunado al hecho que el personal de operaciones de acuerdo al MGO Generalidades cuenta con acceso a las publicaciones de los manuales complementarios del MGO que se indican en la misma sección, este inciso de refiere a los siguientes manuales de TAR:

MD

MOT

PSPAII

ANEXO 1, Orientación sobre respuesta a la emergencia para afrontar incidentes aéreos relacionados con mercancías peligrosas OACI DOC 9481

Para los siguientes temas de acuerdo a lo autorizado en el AOC

Transporte de armas y mercancías peligrosas: información, instrucciones y guía general en el transporte de artículos peligrosos	MD Sec. 1.32
Guía en los requisitos para la aceptación, etiquetado, manejo, almacenamiento y segregación de artículos peligrosos.	MD Sec. 1.32
Procedimientos para responder a situaciones de emergencia con artículos peligrosos involucrados.	MOT Cap. 4.2.6
Responsabilidades del área de operaciones en relación con los lineamientos de la regulación para el transporte sin riesgo de mercancías peligrosas por vía aérea	MD Sec. 1.32

IMPORTANTE

Política de TAR en el transporte de mercancías peligrosas.

TAR NO ESTÁ AUTORIZADA AL TRANSPORTE DE MERCANCIAS PELIGROSAS DE ACUERDO A SU AOC.

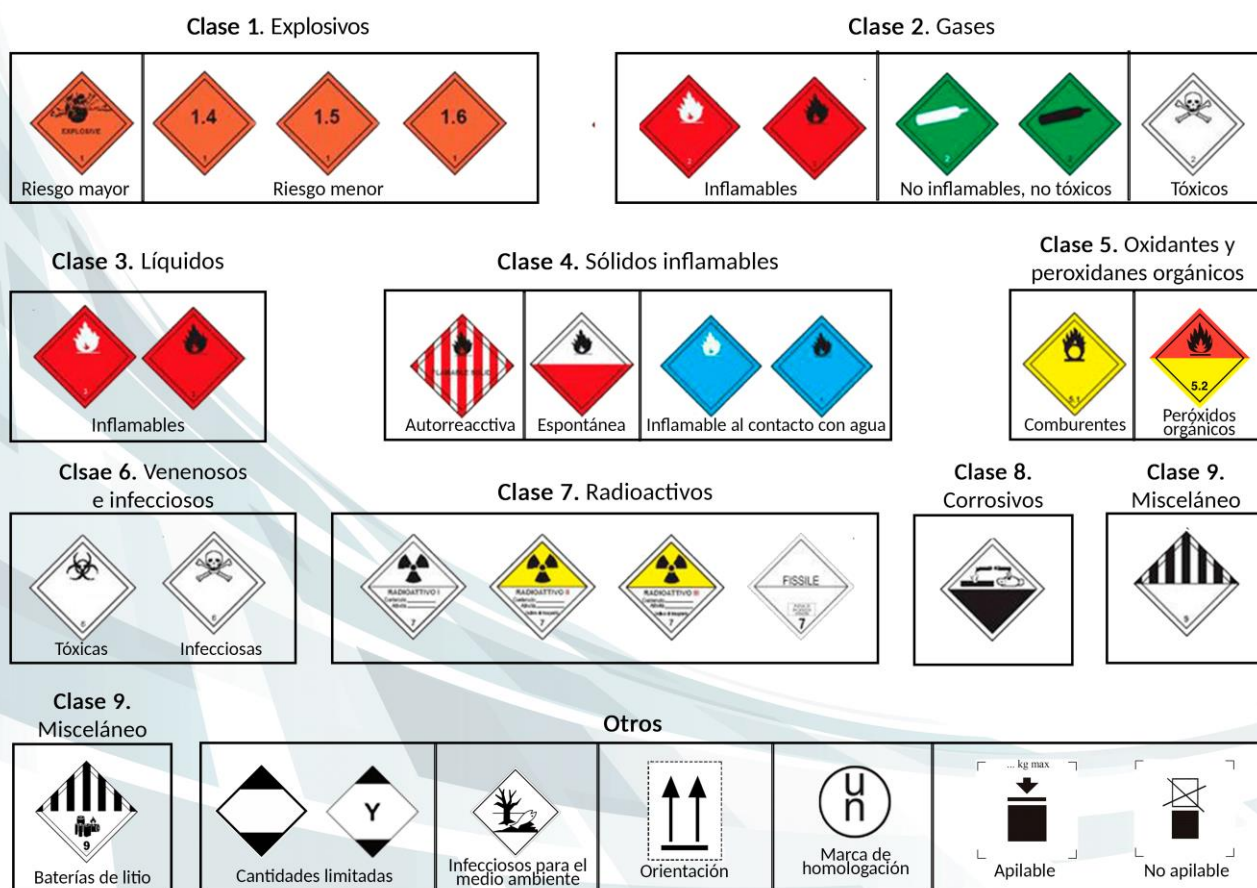
EL ADIESTRAMIENTO EN ESTE TEMA SE POGRAMA CON EL ALCANCE Y LOS PERIODOS ESTIPULADOS EN EL MANUAL DE ADIESTRAMIENTO Y CAPACITACION DE TAR.

TAR **NO** tiene autorización para transportar **Materiales Peligrosos** (Hazardous Materials and/or Dangerous Goods) de acuerdo a lo establecido en el Manual General de Operaciones (AFAC)

En el PSPAI se encuentra la lista de artículos restringidos que en cantidades limitadas se pueden transportar a bordo de los aviones de TAR

En caso de que por alguna circunstancia alguna aeronave se detectara contaminada con Materiales Peligrosos, el personal de Mantenimiento deberá solicitar al fabricante de la aeronave en cuestión las instrucciones necesarias a fin de proceder a su atención y posterior reincorporación del avión a la Operación.

9.23.1 Simbología



9.23.2 Disposiciones relativas a las mercancías peligrosas transportadas por los pasajeros o la tripulación



Dangerous Goods Regulations

TABLE 2.3.A
Provisions for Dangerous Goods Carried by Passengers or Crew
(Subsection 2.3)

2

23

Dangerous goods must not be carried in or as passengers or crew, checked or carry-on baggage, except as otherwise provided below. Dangerous goods permitted in carry-on baggage are also permitted "on one's person", except where otherwise specified.

The pilot-in-command must be informed of the location				
Permitted in or as carry-on baggage				
Permitted in or as checked baggage				
The approval of the operator is required				
Alcoholic beverages, when in retail packagings, containing more than 24% but not more than 70% alcohol by volume, in receptacles not exceeding 5 L, with a total net quantity per person of 5 L.	NO	YES	YES	NO
Note: <i>Alcoholic beverages containing 24% or less alcohol by volume are not subject to any restrictions.</i>				
Ammunition, securely packaged (in Div. 1.4S, UN 0012 or UN 0014 only), in quantities not exceeding 5 kg gross weight per person for that person's own use. Allowances for more than one person must not be combined into one or more packages.	YES	YES	NO	NO
Avalanche rescue backpack , one (1) per person, containing cartridges of compressed gas in Div. 2.2. May also be equipped with a pyrotechnic trigger mechanism containing no more than 200 mg net of Div. 1.4S. The backpack must be packed in such a manner that it cannot be accidentally activated. The airbags within the backpacks must be fitted with pressure relief valves.	YES	YES	YES	NO
Baggage with installed lithium batteries non-removable batteries exceeding 0.3 g lithium metal or 2.7 Wh.	FORBIDDEN			
Baggage with installed lithium batteries:				
– non-removable batteries. Batteries must contain no more than 0.3 g lithium metal or for lithium ion must not exceed 2.7 Wh;	NO	YES	YES	NO
– removable batteries. Batteries must be removed if baggage is to be checked in. Removed batteries must be carried in the cabin.				
Batteries, spare/loose , including lithium batteries, non-spillable batteries, nickel-metal hydride batteries and dry batteries (see 2.3.5.8) for portable electronic devices must be carried in carry-on baggage only. Articles which have the primary purpose as a power source, e.g. power banks are considered as spare batteries. These batteries must be individually protected to prevent short circuits. Lithium metal batteries: the lithium metal content must not exceed 2 g (see 2.3.5.8.4). Lithium ion batteries: the Watt-hour rating must not exceed 100 Wh (see 2.3.5.8.4). Each person is limited to a maximum of 20 spare batteries. *The operator may approve the carriage of more than 20 batteries. Non-spillable batteries: must be 12 V or less and 100 Wh or less. Each person is limited to a maximum of 2 spare batteries (see 2.3.5.8.5).	NO*	NO	YES	NO
Camping stoves and fuel containers that have contained a flammable liquid fuel , with empty fuel tank and/or fuel container (see 2.3.2.5 for details).	YES	YES	NO	NO
Chemical Agent Monitoring Equipment , when carried by staff members of the Organization for the Prohibition of Chemical Weapons on official travel (see 2.3.4.4).	YES	YES	YES	NO
Disabling devices such as mace, pepper spray, etc. containing an irritant or incapacitating substance are forbidden on the person, in checked and carry-on baggage.	FORBIDDEN			
Dry ice (carbon dioxide, solid) , in quantities not exceeding 2.5 kg per person when used to pack perishables not subject to these Regulations in checked or carry-on baggage, provided the baggage (package) permits the release of carbon dioxide gas. Checked baggage must be marked "dry ice" or "carbon dioxide, solid" and with the net weight of dry ice or an indication that there is 2.5 kg or less dry ice.	YES	YES	YES	NO
e-cigarettes (including e-cigs, e-pipes, other personal vaporizers) containing batteries must be individually protected to prevent accidental activation (see 2.3.5.8.2).	NO	NO	YES	NO
Electro shock weapons (e.g. Tasers) containing dangerous goods such as explosives, compressed gases, lithium batteries, etc. are forbidden in carry-on baggage or checked baggage or on the person.	FORBIDDEN			
Fuel cells containing fuel, powering portable electronic devices (e.g. cameras, cellular phones, laptop computers and camcorders), see 2.3.5.9 for details.	NO	NO	YES	NO
Fuel cell cartridges, spare for portable electronic devices, see 2.3.5.9 for details.	NO	YES	YES	NO
Gas cartridges, small, non-flammable containing carbon dioxide or other suitable gas in Division 2.2. Up to two (2) small cartridges fitted into a self-inflating personal safety device , intended to be worn by a person, such as a life jacket or vest. Not more than two (2) devices per passenger and up to two (2) spare small cartridges per device, for other devices not more than four (4) cartridges up to 50 mL water capacity. (see 2.3.4.2).	YES	YES	YES	NO
Gas cylinders, non-flammable, non-toxic worn for the operation of mechanical limbs. Also, spare cylinders of a similar size if required to ensure an adequate supply for the duration of the journey.	NO	YES	YES	NO
Hair styling equipment containing a hydrocarbon gas cartridge , up to one (1) per passenger or crew-member, provided that the safety cover is securely fitted over the heating element. This hair styling equipment must not be used on board the aircraft. Spare gas cartridges for such hair styling equipment are not permitted in checked or carry-on baggage.	NO	YES	YES	NO



Limitations

TABLE 2.3.A
Provisions for Dangerous Goods Carried by Passengers or Crew
(Subsection 2.3) (continued)

The pilot-in-command must be informed of the location				
Permitted in or as carry-on baggage				
Permitted in or as checked baggage				
The approval of the operator is required				
Insulated packagings containing refrigerated liquid nitrogen (dry shipper), fully absorbed in a porous material containing only non-dangerous goods.	NO	YES	YES	NO
Internal combustion or fuel cell engines, must meet A70 (see 2.3.5.12 for details).	NO	YES	NO	NO
Lithium Batteries: Portable electronic devices (PED) containing lithium metal or lithium ion cells or batteries, including medical devices such as portable oxygen concentrators (POC) and consumer electronics such as cameras, mobile phones, laptops and tablets (see 2.3.5.8). For lithium metal batteries the lithium metal content must not exceed 2 g and for lithium ion batteries the Watt-hour rating must not exceed 100 Wh. Devices in checked baggage must be completely switched off and must be protected from damage. Each person is limited to a maximum of 15 PED. *The operator may approve the carriage of more than 15 PED.	NO*	YES	YES	NO
Lithium batteries, spare/loose, including power banks, see Batteries, spare/loose				
Lithium battery-powered electronic devices. Lithium ion batteries for portable (including medical) electronic devices, a Wh rating exceeding 100 Wh but not exceeding 160 Wh. For portable medical electronic devices only, lithium metal batteries with a lithium metal content exceeding 2 g but not exceeding 8 g. Devices in checked baggage must be completely switched off and must be protected from damage.	YES	YES	YES	NO
Lithium batteries, spare/loose with a Watt-hour rating exceeding 100 Wh but not exceeding 160 Wh for consumer electronic devices and PMED or with a lithium metal content exceeding 2 g but not exceeding 8 g for PMED only. Maximum of two spare batteries in carry-on baggage only. These batteries must be individually protected to prevent short circuits.	YES	NO	YES	NO
Matches, safety (one small packet) or a small cigarette lighter that does not contain unabsorbed liquid fuel, other than liquefied gas, intended for use by an individual when carried on the person. Lighter fuel and lighter refills are not permitted on one's person or in checked or carry-on baggage.	NO	ON ONE'S PERSON		NO
<i>Note: "Strike anywhere" matches, "Blue flame" or "Cigar" lighters or lighters powered by a lithium battery without a safety cap or means of protection against unintentional activation are forbidden (see 2.3.5.8.4(e)).</i>				
Mobility Aids: Battery-powered wheelchairs or other similar mobility devices with non-spillable wet batteries, nickel-metal hydride batteries or dry batteries, (see 2.3.2.2).	YES	YES	NO	YES
Mobility Aids: Battery-powered wheelchairs or other similar mobility devices with spillable batteries or with lithium ion batteries (see 2.3.2.3 and 2.3.2.4 for details).	YES	YES	NO	YES
Mobility Aids: Battery-powered wheelchairs or other similar mobility devices with lithium ion batteries where the design of the mobility aid does not provide adequate protection for the battery(ies) (see 2.3.2.4.3 for details).	YES	NO	YES	YES
Non-radioactive medicinal or toiletry articles (including aerosols) such as hair sprays, perfumes, colognes and medicines containing alcohol; and Non-flammable, non-toxic (Division 2.2) aerosols, with no subsidiary hazard, for sporting or home use (see 2.3.5.1).	NO	YES	YES	NO
The total net quantity of non-radioactive medicinal or toiletry articles and non-flammable, non-toxic (Division 2.2) aerosols must not exceed 2 kg or 2 L and the net quantity of each single article must not exceed 0.5 kg or 0.5 L. Release valves on aerosols must be protected by a cap or other suitable means to prevent inadvertent release of the contents.				
Oxygen or air, gaseous, cylinders required for medical use. The cylinder must not exceed 5 kg gross weight.	YES	YES	YES	YES
<i>Note: Liquid oxygen systems are forbidden for transport.</i>				
Permeation devices, must meet A41 (see 2.3.5.13 for details).	NO	YES	NO	NO
Radioisotopic cardiac pacemakers or other devices, including those powered by lithium batteries, implanted into a person or fitted externally.	NO	ON ONE'S PERSON		NO
Security-type equipment (see 2.3.2.6 for details).	YES	YES	NO	NO
Security-type attaché cases, cash boxes, cash bags, etc. incorporating dangerous goods, such as lithium batteries and/or pyrotechnic material, except as provided in 2.3.2.6 are totally forbidden. See entry in 4.2—List of Dangerous Goods.		FORBIDDEN		
Specimens, non-infectious packed with small quantities of flammable liquid, must meet A180 (see 2.3.5.11 for details).	NO	YES	YES	NO
Thermometer, medical or clinical, which contains mercury, one (1) per person for personal use, when in its protective case.	NO	YES	NO	NO
Thermometer or barometer, mercury filled carried by a representative of a government weather bureau or similar official agency (see 2.3.3.1 for details).	YES	NO	YES	YES

Note:
The provisions of Subsection 2.3 and Table 2.3.A may be limited by State or operator variations. Passengers should check with their airline for the current provisions.

2

2.3

9.24 Política para el uso de dispositivos electrónicos portátiles a bordo de las aeronaves

Política para el uso de dispositivos electrónicos portátiles a bordo de las aeronaves y de acuerdo a la CA AV-20/14 y CO AV-01.9/09 se considera lo siguiente:

Definiciones contempladas para el uso de aparatos electrónicos son:

1. **Estacionados:** Pasajeros abordados y sentados esperando cierre de puerta.
2. **Remolque/Rodaje de Salida:** Empuje hacia atrás, rodaje de la puerta a (pero sin incluir) la pista.
3. **Desembarque:** Descenso de pasajeros con puerta abierta
4. **Ascenso:** De la transición de la altitud de ascenso y/o retracción del tren de aterrizaje hasta la altitud de crucero.
5. **Crucero:** De la altitud en ruta hasta el inicio del ascenso
6. **Descenso:** Desde el inicio del descenso hasta el inicio de la aproximación
7. **Aproximación:** Desde IAF y/o referencia visual para aterrizar.
8. **Aterrizaje y rodaje a la posición de desembarque:** Comienza cuando el avión toca pista y concluye cuando esta estacionado para el descenso de pasajeros.

9.24.1 Clasificación

Los aparatos electrónicos se clasifican en 3 categorías (PED, T-PED Y SIN RESTRICCIÓN), a continuación, se describe:

APARATOS ELECTRONICOS PORTATILES o PED (por sus siglas en inglés, Portable Electronic Devices)

Los dispositivos electrónicos portátiles están clasificados en 3 categorías:

1. Dispositivos Electrónicos Portátiles Transmisores (T-PED).
 - a. Televisores
 - b. Radios portátiles y radios de intercomunicación (Walkie-Talkies).
 - c. Aparatos con control remoto.
 - d. Dispositivos con las funciones de transmisión activadas (WLAN, funciones de teléfono móvil, Bluetooth y WiFi).

Ejemplos:



2. Dispositivos electrónicos no transmisores (PED no trasmisores)

Son aquellos dispositivos electrónicos personales permitidos para su transporte en cabina de pasajeros; se dividen en dos grupos:

1. Son todos aquellos dispositivos que se pueden sujetar fácilmente con la mano como son:
 - a. Teléfonos inteligentes (Smartphone)
 - b. Tabletas (Tablets)
 - c. Aparatos de video juego portátiles
 - d. Cámaras digitales

NOTA: Todos estos dispositivos deben estar en modo vuelo y bluetooth apagado, de lo contrario se les considera como T-PED.

Ejemplos:



2. Son todos aquellos dispositivos que son un poco más grandes y que no son fácilmente sujetables con la mano como son:
 - a. Laptops
 - b. Reproductores portátiles de DVD

NOTA: Todos estos dispositivos deben estar en modo vuelo y bluetooth apagado, de lo contrario se les considera como T-PED.

Ejemplos:



3. Los aparatos que se pueden utilizar sin restricción son los siguientes

- a. Grabadoras de voz portátiles
- b. Aparatos de audición
- c. Marcapasos
- d. Rasuradoras eléctricas
- e. Equipos instalados en la aeronave que forman parte del Certificado Tipo o de algún Certificado Tipo Suplementarios (STC).
- f. Concentradores de Oxígeno Portátiles (POC)
- g. Desfibrilador Externo Automatizado (DEA)
- h. Medidor de Glucosa Electrónico
- i. Baumanómetro Electrónico, etc.

Ejemplos:



9.24.2 La utilización de T-PED y PED en las diferentes fases de vuelo:

1	2	3	4	5	6	7	8
<u>Estacionado</u> (puerta abierta)	<u>Remolque de</u> <u>Salida</u>	<u>Salida de</u> <u>Despegue</u>	<u>Ascenso</u>	<u>Crucero</u>	<u>Descenso</u>	<u>Aproximacion</u>	<u>Rodaje a la</u> <u>posicion de</u> <u>desembarque</u>
							

FIG.1

9.24.3 Procedimiento para la utilización de PED a bordo de las aeronaves.

- El T-PED está prohibido a bordo de las aeronaves, una vez que se haya cerrado la puerta principal o en recarga de combustible con pasajeros a bordo.
- Se permite el uso en modo vuelo (modo avión) de PED pequeños: video juegos portátiles, teléfonos inteligentes (Smartphone), tabletas electrónicas, después del rodaje de salida y hasta la apertura de puertas a la llegada.
- Durante despegue y aterrizaje estos PED no deberán estar sueltos. Podrán ser sujetados por el pasajero o guardados en los bolsillos y bolsas de los asientos de las aeronaves.

No deben dejarse en el asiento contiguo si este está desocupado.

Para este caso la tripulación de cabina deberá observar que se haya cumplido que no existan PED sueltos.

- Laptops y PED no transmisores de tamaño o peso similar (de gran tamaño) solo se podrán utilizar una vez terminada la cabina estéril. Durante las demás fases de vuelo estos deberán ser guardados en el compartimiento superior de equipaje.
- Los Smartphone podrán ser utilizados como teléfonos durante las fases 1 y 2 que se muestran en la fig. 1
- No se permite el uso de audífonos cuando se esté dando la información de seguridad o durante fases de despegue y aterrizaje.
- Cuando sea necesario apagarlos por producir interferencia con los equipos de navegación de la aeronave, el Piloto realizara el anuncio correspondiente y el sobrecargo verificara que los PED no se estén utilizando.

- h) En situaciones de Emergencia, se deben guardar todos los PED para evitar que se conviertan en proyectiles y causen posibles lesiones, y en caso de evacuación evitar obstruir las salidas y pasillos de la aeronave.
- i) Todos los sobrecargos vigilarán el cumplimiento de las políticas/restricciones de uso de PED.
- j) Durante la recarga de combustible con pasajeros a bordo, todos los PED'S, deberán permanecer apagados.
- k) Los sobrecargos deberán cerciorarse que las indicaciones sobre la utilización de los PED y T-PED en caso de que algún pasajero haga uso o active algún dispositivo en alguna fase de vuelo que no esté permitido, la tripulación de sobrecargos, deberá solicitarle que lo apague y lo guarde; si el pasajero no obedece la instrucción, se deberá aplicar el procedimiento de **"Pasajero Perturbador"**
- l) En caso de sospecha de alguna interferencia o porque está por iniciar algún procedimiento en el que se requiera garantizar la seguridad, el capitán podrá ordenar sean apagados los PED'S aún y cuando su uso esté permitido en algunas fases de vuelo, deberá dejarse de utilizar y guardarse, (excluyendo aquellos dispositivos que son de uso necesario, como marcapasos, ayudas auditivas, POC).

9.24.4 Comunicación y/o coordinación con la tripulación de vuelo:

Para los casos de sospecha o confirmación de interferencia, deberán ser registrados en la Bitácora de Vuelo y de Mantenimiento, adicionalmente ser reportados a la Dirección de Seguridad Aérea y Aseguramiento de la Calidad, deberá realizar lo siguiente:

- a) Anuncio desde cabina de Pilotos indicando interferencia
- b) Acciones de los sobrecargos
 - a. Inmediatamente solicitar a los pasajeros que apaguen todos los PED
 - b. Verificar la cabina de pasajeros.

En caso de encontrarse PED(s) que pudieron ocasionar dicha interferencia se deberá de avisar al Capitán el lugar donde fueron encontrados, y en el reporte MSO-02 se deberá colocar el modelo del PED, serie y aplicaciones utilizadas.

La tripulación en cabina y de vuelo deberá verificar que al existir interferencia por periodos transitorios o intermitentes estos sean reportados, y deberá llenarse el reporte de seguridad operacional, formato En Anexo 1 "Notificación de irregularidades/incidente/accidente (MSO F02)", con al menos los siguientes datos:

1. Hora
2. Ubicación
3. Efecto sobre el avión
4. Fase de vuelo en la que se presentó
5. Matrícula de la Aeronave
6. Localización del PED sospechoso en caso de conocerla
7. Acciones tomadas

En caso de una evacuación la tripulación deberá verificar que los cables, cuerdas o cordones de los PED, no obstruyan de tal manera que puedan representar un riesgo durante una evacuación.

La tripulación de cabina deberá estar al tanto de que los pasajeros no se levanten de sus asientos para guardar o sacar sus PED de los compartimentos superiores, en aquellas fases de vuelo en donde esta acción representa un riesgo para su seguridad.

9.24.5 Notificaciones para la AFAC

El área de Seguridad Operacional de la empresa se encargará de enviar a la Dirección de Seguridad de la AFAC de cualquier reporte de este tipo que se presente en la operación.

9.24.6 Operaciones de Vuelo Específicas en las que el uso del PED está Prohibido

Bajo ninguna circunstancia se permitirá el uso de PED's de pasajeros en a las siguientes operaciones:

- Vuelos de prueba
- Vuelos de aceptación
- Vuelos Ferry
- Vuelos de adiestramiento sin pasajeros

9.24.7 Responsabilidades de la Tripulación

El Sobrecargo antes del despegue verificará lo siguiente:

- a) Se dé el anuncio respectivo de las condiciones de uso de aparatos electrónicos portátiles.
- b) Todos los pasajeros atiendan las instrucciones de seguridad:

NOTA: En caso de que un pasajero no se apegue y sigas las instrucciones emitidas por el sobrecargo este deberá notificar inmediatamente al Capitán.

En caso necesario reforzar las veces que sean necesarias la necesidad de mantener los PED's apagados.

Los incidentes de sobrecalentamiento, derrames o fuego por baterías de Litio de los PED se deberá seguir el siguiente procedimiento:

- Existen dos tipos de baterías de uso general para los PED's las cuales son:
 - Baterías de Litio desechables y,

- Baterías de iones de Litio recargables.

Ambos tipos son propensos a ignición y posterior explosión debido a un sobrecalentamiento, las cuales pueden estallar en varias ocasiones. Por tal motivo el procedimiento para combatir un incendio de un PED con batería de Litio independientemente si la batería es desechable o recargables deberá:

1. Reubicar al pasajero alejándolo del dispositivo, utilice el extintor de Hallón para prevenir que el fuego se propague a la batería y otros materiales cercanos.
2. Vertir agua u otro líquido sin alcohol de cualquier fuente disponible sobre la batería inmediatamente después de extinguir el fuego.

NOTA: Solo el agua u otro líquido sin alcohol pueden proporcionar la suficiente refrigeración para prevenir una re-ignición o propagación del fuego a las baterías cercanas.

3. Evitar recoger o mover el aparato si presenta humo o se encuentra caliente.
4. No cubrir o utilizar hielo para enfriar el dispositivo, derivado a que el hielo u otros materiales aislantes incrementan la posibilidad de que la batería se encienda nuevamente.
5. No utilizar bolsas resistentes al fuego para aislar las baterías de Litio quemadas, el guardar un aparato quemado dentro de una bolsa resistente al fuego puede ser extremadamente peligroso.

9.25 Procedimiento para uso de EFB's

9.25.1 Verificación pre vuelo.

Las tripulaciones, durante su revisión de cabina, deberán de tener presentes los siguientes puntos en consideración:

- Tanto el PIC como el SIC deberán contar con su tableta previo al vuelo, la tableta deberá contar con al menos el 75% de batería.
- El PIC también deberá contar con la fuente externa de energía (batería portátil), misma que deberá contar con al menos el 85 % de la carga al inicio de su servicio.
- Verificar que ambos soportes se encuentren presentes en la cabina, operativos e instalados en la locación indicada en el punto 9.26.7.
- Proceder a colocar y ajustar la tableta en los soportes.
- Previo a su firma de inicio de servicio, el tripulante debió actualizar y corroborar contar con las revisiones vigentes de todas las publicaciones técnicas contenidas en el EFB, en concordancia con la lista de verificación de publicaciones técnicas.
- El uso de la tableta será en todo momento en 'Modo Avión'. Queda estrictamente prohibido utilizar los dispositivos electrónicos sin activar dicha configuración.
- La carga de trabajo y coordinación de la tripulación en cabina de vuelo se registrarán de acuerdo al SOPM del fabricante.

9.25.2 Documentos de manera digital en el EFB

- Manual General de Operaciones (MGO).
- Certificado de Explotador de Servicios Aéreos (AOC).
- Lista de Equipo Mínimo (MEL).
- Carpeta de documentos a bordo (Digital y Papel.)
- Standard Operating Procedures (SOP'S)
- Operations Specifications (OPSPECS)
- Airplane Flight Manual (AFM)
- Airplane Operations Manual (AOM)
- Quick Reference Manual (QRH)
- Manual de Análisis de Pista (motor A1 y A1P)
- AIP
- Cartas de Navegación Definidas por la Empresa
- Cualquier otro que la Jefatura de Ingeniería de Operaciones considere.

Cabe mencionar, en la carpeta de documentos a bordo se llevará la documentación en original y para una consulta rápida se podrá visualizar en formato digital.

El QRH se tendrá en formato electrónico como consulta, pero permanecerá en su formato en papel en cada aeronave. Dentro de nuestros sistemas se tendrá como soporte la información de PIA dentro de la carpeta **EFB'S PILOTS** se encontrarán las cartas de navegación de los aeropuertos donde se opera junto con sus alternos en formato **"PDF"**.

La información contenida dentro de la carpeta EFB's PILOTS no puede ser manipulada, de tal forma que puedan cambiar su contenido original.

9.25.3 Sistemas utilizados

Para realizar esto, se deberán tener de manera electrónica en formato "PDF" todos los documentos mencionados anteriormente y se utilizará un Sistema de documentación en línea, para garantizar que todos los pilotos / dispositivos (Tableta) tengan acceso a la versión más reciente, para cualquiera de los documentos con el intranet de TAR **"Bitrix24"**, el departamento de Ingeniería de Operaciones podrá publicar la nueva versión de cualquier documento en el servidor y el sistema se encargará de distribuirla a los EFB en cuanto el piloto se conecte a internet para su consulta y actualización, posterior sin necesidad de una conexión a internet.

Para la consulta y descarga en **"Bitrix24"** existe una carpeta que se llama **EFB's Pilots**, dicha carpeta contendrá todos los manuales que los pilotos podrán consultar de manera electrónica.

Se propone sustituir el uso de publicaciones aeronáuticas en papel, para este efecto se deberá contar con el consentimiento de la autoridad aeronáutica (AFAC), para usar PIA como fuente de información primaria dentro del territorio mexicano, así mismo se podrá tener algún sistema de navegación con empresas autorizadas para uso dentro y fuera del territorio mexicano, la consulta de cartas de aeropuerto, salidas y llegadas se pueden, realizar en fases críticas del vuelo como despegues y aproximaciones entre otras, aparte de vuelo en crucero.

Dentro de nuestros sistemas se tendrá como soporte la información de PIA dentro de la carpeta **EFB'S PILOTS** se encontrarán las cartas de navegación de los aeropuertos donde se opera junto con sus alternos en formato **"PDF"**.

La información contenida dentro de la carpeta EFB's PILOTS no puede ser manipulada, de tal forma que puedan cambiar su contenido original.

9.25.4 Fallas

En caso que durante vuelo se llegará a suscitar una falla de estos dispositivos de algún manual especificado en la sección 9.26.2, informara a la estación destino para poder

proporcionarle los documentos necesarios. Se podrá utilizar el dispositivo que quede operativo, ya sea el del Primer Oficial (SIC) o el Capitán (PIC), según corresponda.

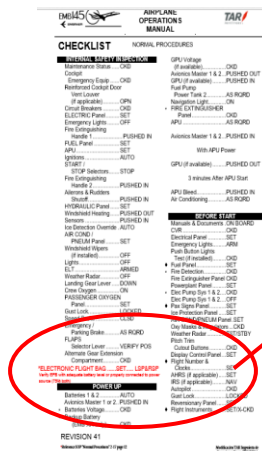
En caso de llegar a tener un aeropuerto emergente la información será inmediatamente publicada en dicha carpeta y si fuera el caso se adjuntará en la papelería del plan de vuelo de la ruta o rutas a volar.

En caso de falla de tabletas se avisará a la estación para que a su vez sea notificada CCO y está en coordinación con Ingeniería de Operaciones le hagan llegar a la tripulación las cartas de vuelo en la papelería de vuelo.

9.25.5 Baterías

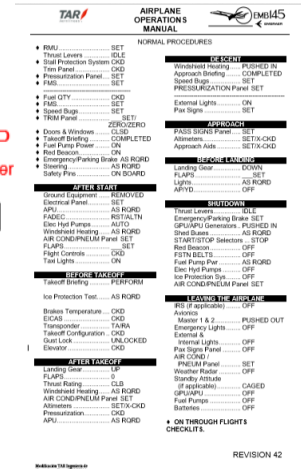
Antes de iniciar su vuelo deberán haber actualizado la carpeta de EFB'S PILOTS del sistema BITRIX24, para tener disponible las últimas versiones de los documentos.

Se utilizarán los checklist que se muestran como revisión de cabina por parte de los pilotos.



Compartment..... CKD
***ELECTRONIC FLIGHT BAG SET..... LSP&RSP**
 Verify EFB with adequate battery level or properly connected to power source (75% both)

POWER UP
 Bateria 1 & 2 AUTO



Para el uso de Tableta este cada piloto llevara consigo dicho dispositivo, el cual deberá tener como **mínimo un 75% de carga para sus vuelos a realizar**, en caso de que se encontraran menor al 75% podrán conectar los dispositivos a una batería externa, con la capacidad de alimentar las dos tabletas a su carga total, dichas baterías cuentan con protección contra sobrecarga, sobre descarga y cortocircuito.



Aparece visible la carga en la tableta

9.25.6 Cumplimiento de NO interferencia electromagnética.

El uso de la Tableta será en Modo Avión. En todas las fases de vuelo, la tripulación configurara su dispositivo en modo avión para garantizar la NO interferencia electromagnética.

Queda estrictamente prohibido el cambio de esta configuración para cualquier fase de vuelo.

9.25.7 Soportes de sujeción.

TAR opta por utilizar dispositivos de montaje los cuales estarán sujetos mediante un elemento de la aeronave, en este caso el tubo que abre la ventanilla de la cabina de pilotos, tanto para el lado derecho de la cabina, como el del lado izquierdo.

La Tableta deberá ser colocado en los soportes autorizado por el área de Ingeniería de Operaciones NO podrá ser utilizado algún otro sin la autorización del área.



Ubicación	Método de sujeción	
Lado derecho cabina de pilotos (PIC)	Mediante tornillo al tubo de ventanilla de cabina de vuelo.	
Lado izquierdo cabina de vuelo (SIC)	Mediante tornillo al tubo de ventanilla de cabina de vuelo.	

Debido a que TAR opta por la política de NO REMOCIÓN del dispositivo, no representa un riesgo de desgaste en los sistemas de sujeción (tornillo único).

9.25.8 Revisiones

Las tripulaciones de vuelo tienen la responsabilidad de verificar y actualizar sus dispositivos electrónicos previo la firma del inicio de su servicio. Lo anterior con la finalidad de garantizar que toda la documentación se encuentre en las revisiones vigentes.

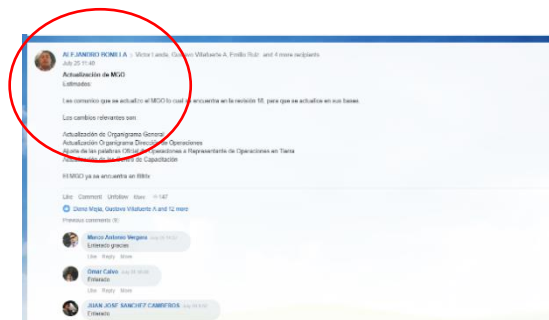
La actualización de todas las publicaciones técnicas (manuales operacionales, del fabricante, entre otros), es responsabilidad del área de Ingeniería de Operaciones.

Mensualmente, el área de Ingeniería de Operaciones publicara la relación de revisiones vigentes de todas las publicaciones técnicas operacionales, mismas que incluyen las que se mencionan en el punto 9.26.1. La publicación de esta relación será mediante la intranet oficial de TAR.

Todos los manuales y publicaciones técnicas son comprimidas en un archivo .zip el cual contiene todas las revisiones actualizadas, con esto se garantiza que los tripulantes siempre contarán con las revisiones vigentes.

En caso de Cartas PIA estas serán actualizadas cada mes conforme a las enmiendas realizadas por los Servicios a la Navegación en el Espacio Aéreo Nacional en su Publicación de Información Aeronáutica (PIA) y en caso de contar con algún otro sistema de navegación se informará sobre sus actualizaciones por medio de la intranet oficial de TAR.

Una vez realizada cualquier actualización de una publicación técnica, se enviará un anuncio en la intranet y se les solicitará a las tripulaciones un acuse de descarga de la información, para poder saber que todos cuentan ya con la información actualizada. (ejemplo).



9.25.9 Capacitación

La capacitación que se proporcionara a las tripulaciones con relación al uso de EFB tomando en cuenta:

- Uso de la intranet de TAR .
- Restricciones del sistema.
- Factores humanos, secuencia de trabajo en cabina y anomalías.
- Modo de Actualización de los documento y Manuales de acuerdo al numeral 9.26.2
- Referencia a los Manuales sobre el uso de EFB
- Soportes utilizados dentro de la cabina.

Dicha capacitación podrá enviarse mediante alguna presentación por medio de la intranet de TAR , teniendo una confirmación de lectura por el mismo sistema, dando seguimiento a la tripulación con cualquier duda, mediante los responsables del control y administración de EFB's de TAR (Jefatura de Ingeniería de Operaciones), así mismo esta podría ser impartida durante la capacitación inicial o periódica de pilotos e incluida en los programas de capacitación.

9.25.10 Procedimiento para contener fuego en cabina de pilotos producido por algún dispositivo electrónico móvil (PEDS) o electronic flight bag (EFBs)

Tomando como referencia las recomendaciones de BARS el presente procedimiento describe los pasos a seguir en caso de presentarse fuego en cabina de pilotos producido por algún dispositivo electrónico móvil (PEDs) o electronic flight bag (EFBs).

1. Se presenta fuego producido por (PEDs o EFBs)
2. El PIC o SIC según la fase de vuelo o actividades podrán atender el evento
3. Deberán utilizar la FIRE CONTAINMENT BAG
4. La FIRE CONTAINMENT BAG se encuentra situada en la parte trasera del asiento del SIC
5. Deberán utilizarse los guantes que vienen en el kit del FIRE CONTAINMENT BAG e introducir el (PEDs o EFBs) para sofocar el fuego
6. Posterior el PIC o SIC, quien haya atendido el evento deberá regresar a sus actividades normales de vuelo
7. Al llegar a destino deberán retirar el dispositivo de la FIRE CONTAINMENT BAG para su correcta disposición y desecho
8. Deberán notificar al área de Jefatura de Ingeniería de Operaciones para validar si la FIRE CONTAINMENT BAG sigue en condiciones de uso o requiere remplazo
9. Deberá realizarse un reporte de SMS informando del evento

TAR utiliza FIRE CONTAINMENT BAG en todas sus aeronaves como medio de contención de fuego producido por PEDs y EFBs en cabina de Pilotos.

Estas se encuentran controladas por la Jefatura de Ingeniería de Operaciones para su abastecimiento y remplazo.

9.26 Reglamento del aire y procedimientos en vuelo.

Con objetivo de no duplicar información en el MGO Raíz y aunado al hecho que el personal de operaciones de acuerdo al MGO Generalidades cuenta con acceso a al MGO.

Circular obligatoria CO AV-20.2/07 R I

Reglas del aire que establecen las disposiciones para la operación de las aeronaves, donde se puede consultar la siguiente información:

Reglas de vuelos por instrumentos y visuales.	PIA ENR 1.1
Procedimientos de comunicación, incluyendo procedimientos de falla COM.	PIA ENR 1.1
Información e instrucciones relacionadas con la interceptación de una aeronave civil.	PIA ENR 1.1
Señales de socorro	PIA ENR 1
Autorizaciones ATC, adherencia al plan de vuelo y reportes de posición.	PIA ENR 1.1
Los códigos visuales de aire/tierra para uso de los sobrevivientes, descripción y uso de señales de ayuda.	PIA GEN 3.6
Señales de peligro o emergencia.	PIA GEN 3.6

IMPORTANTE

Todas las operaciones e TAR se apegarán a lo publicado en la Publicación de Información Aeronáutica

El piloto al mando es el responsable de que se cumplan invariablemente en las operaciones.

9.26.1 Procedimiento para pilotos que observen un accidente aéreo

El piloto que observe un accidente o incidente que pueda resultar en lesiones graves, muerte o daños a la aeronave, tendrá la obligación de reportarlo ante la autoridad lo más pronto posible.

Los Servicios de Tránsito aéreo tienen la opción de solicitar apoyo a las aeronaves que estén volando por donde se sospeche ha ocurrido un accidente aéreo.

La Tripulación sintonizará la frecuencia 121.50 MHz, para escuchar la señal del transmisor de localización de emergencia de la aeronave accidentada, e informará al centro de control correspondiente la posición de donde la señal se escuche más claramente, apoyándose con el equipo de navegación disponible en la aeronave y en referencia a alguna radio-ayuda.

El centro de control podrá solicitar que la aeronave haga un procedimiento de giro de 360° a fin de obtener mayor información de la aeronave accidentada, siempre y cuando no exista un desvío considerable de la ruta y a criterio del Capitán de la Aeronave.

El Comandante de la aeronave deberá informar a los pasajeros que el centro de control le ha indicado realizar el procedimiento de giro de 360°, pero no dará mayores detalles de la situación. A solicitud de alguno de los pasajeros, el Comandante podrá informar mayores detalles.

Alerta constante y circunstancias en las cuales se deberá mantener una guardia radio-escucha.

Constantemente deberá estar alerta y preparado para la solución de cualquier emergencia, especialmente durante las fases de despegue y aterrizaje.

Debe mantenerse una constante vigilancia hacia el exterior, para evitar conflictos con tráficos, aves, obstrucciones, etc.

Durante VMC, se mantendrá una vigilancia permanente de tráficos por ambos tripulantes. En IMC, la proximidad al terreno será de alta prioridad, especialmente durante despegues, aproximaciones y aterrizajes.

Debe mantenerse constante monitoreo en la navegación, radios, frecuencias, aerovías, instrucciones del CTA, etc. durante todas las fases del vuelo.

Debe tenerse en cuenta que el piloto de transporte público está obligado a velar por la seguridad, comodidad y tranquilidad de los pasajeros a su cuidado; a los que debe tener en consideración desde la planeación hasta la terminación.

9.26.2 Procedimiento de seguridad para evitar colisiones

En un esfuerzo por evitar el riesgo creciente de colisiones en vuelo, se establece el procedimiento siguiente:

Vigilancia.

Mantener una vigilancia continua de cualquier otro tráfico de aeronaves que se encuentre operando dentro de los límites del campo visual.

Monitoreo.

Mantener una escucha constante, dentro de lo posible, en las frecuencias sucesivas de CTA que se vayan a utilizar.

Luces.

Con excepción de vuelos dentro de las nubes, se encenderán debajo de 10,000 pies AGL, tanto de día como de noche, las luces de posición, luces centelleantes.

Las luces de logotipo, faros de aterrizaje y faro de la rueda de nariz después de bajar el tren.

9.26.3 Procedimientos de operación del Transponder

El transpondedor debe mantenerse en funcionamiento durante todo el tiempo de vuelo de la aeronave.

Los pilotos deben operar los transpondedores de conformidad con las instrucciones de los ATS.

Si no se cuenta con instrucciones de los ATS, se debe activar el código del transpondedor de acuerdo con lo siguiente:

0000 en Modo A o S para ser asignado, mediante acuerdos regionales, para usos generales.

1200: Aeronaves con plan de vuelo visual.

2000: Aeronaves con plan de vuelo por instrumentos que no hayan recibido instrucciones para activar algún código específico.

7500: Aeronaves que sean objeto de interferencia ilícita.

7600: Aeronaves con falla de radiocomunicaciones.

7700: Aeronaves en emergencia.

Los ATS pueden considerar excepciones para:

- a) Permitir a una aeronave cuyo transpondedor se haya descompuesto en vuelo, continuar al aeropuerto de destino o para proseguir a un lugar donde pueda ser reparado.
- b) Permitir la operación de una aeronave con el transmisor automático de altitud inoperativo, pero con el transpondedor operativo.
- c) Permitir la operación de una aeronave sin ningún transpondedor operativo de un aeropuerto donde no pueda ser reparado hasta el aeropuerto de destino, incluyendo paradas intermedias, si el ATS lo permite antes de la operación. No se permite la operación de la aeronave si en el aeropuerto de destino éste no es reparado. Ver el MEL para más información.

Todas las operaciones de prueba de los transpondedores deben ser realizadas bajo los lineamientos marcados por el fabricante del equipo

9.26.4 Operaciones en el espacio RVSM

TAR operará de acuerdo a la Ley de Aviación Civil, con aeronaves entre el FL290 hasta el FL410, inclusive, equipadas con los sistemas necesarios para que éstas puedan efectuar operaciones en el espacio aéreo mexicano RVSM y de acuerdo al MEL autorizado.

El espacio aéreo RVSM, sólo puede ser operado con aeronaves que cumplan las disposiciones del MEL.

Dentro del espacio aéreo RVSM, se aplica una separación vertical de 300 m (1000 pies), entre aeronaves que cumplan con las especificaciones de aeronavegabilidad y

operacionales RVSM indicadas en la Norma Oficial Mexicana NOM-091-SCT3-2004 y para aeronaves que no cumplan las especificaciones de aeronavegabilidad y operacionales RVSM se aplica una separación vertical de 600 m (2000 pies) con cualquier otra aeronave de acuerdo a la tabla de niveles de crucero.

ADVERTENCIA

El cumplimiento de la aprobación de aeronavegabilidad no autoriza el vuelo en espacio aéreo designado RVSM, requiriéndose una Aprobación Operacional RVSM en cumplimiento de los Acuerdos Regionales de Navegación de la OACI.

Ningún piloto de TAR deberá entrar a un espacio RVSM si no se cumple con lo indicado en el AOM, SOPM y MEL y la presente sección del MGO.

9.26.5 Planeación de vuelo.

Durante la planeación de vuelo, la tripulación de vuelo debe poner especial atención a las condiciones que pueden afectar la operación en espacio aéreo RVSM.

Estas incluyen, pero no se limitan a:

Verificar que la aeronave se encuentre incluida en la aprobación operacional RVSM;

Revisar las condiciones meteorológicas reportadas y pronosticadas en la ruta del vuelo;

Equipamiento mínimo de los sistemas necesarios para las operaciones RVSM; y

Revisar que el plan de vuelo muestre que el avión y el concesionario, permisionario y operador aéreo cuenten con aprobación operacional RVSM. Debe anotar la letra "W" en la casilla 10 del FPL, independientemente del FL solicitado.

Tomar en consideración cualquier restricción en la operación de la aeronave que tenga relación con el espacio aéreo RVSM.

Procedimientos de pre-vuelo en la aeronave antes de cada vuelo.

Deben llevarse a cabo las siguientes acciones durante los procedimientos de pre-vuelo:

Revisar la bitácora de mantenimiento de la aeronave y las formas aplicables para determinar la condición del equipo requerido para vuelo en espacio aéreo RVSM. Asegurarse que se han llevado a cabo las acciones de Mantenimiento para corregir las fallas en el equipo requerido;

Durante la inspección externa de la aeronave, se debe prestar especial atención al estado de las tomas de estática, el revestimiento del fuselaje cerca de cada toma y de cualquier otro componente que afecte a la precisión del sistema altimétrico.

Se debe ajustar al QNH del aeródromo los altímetros de la aeronave antes del despegue, debiendo presentar una altitud conocida dentro de los límites especificados en el manual de operación de la aeronave.

Los dos altímetros primarios deben de estar dentro de los límites especificados en el manual de operación de la aeronave. Debe efectuarse cualquier comprobación obligatoria de los sistemas de indicación de altitud. El máximo valor para las pruebas citadas no debe exceder de 23 m (75 pies).

Los equipos necesarios para operar en espacio aéreo RVSM deben funcionar satisfactoriamente antes del despegue, de acuerdo a lo estipulado en la MEL.

9.26.6 Procedimientos antes de entrar a espacio aéreo RVSM.

El siguiente equipo debe estar operando normalmente a la entrada al espacio aéreo RVSM:

- Dos sistemas primarios de medición de altitud.
- Un sistema de alerta de altitud.
- Un sistema automático de control de altitud.
- Un transpondedor con notificación de altitud presión.
- En caso de que cualquiera de los equipos requeridos falle antes de entrar al espacio aéreo RVSM, el piloto debe solicitar una nueva autorización para evitar entrar a este espacio aéreo.

9.26.6.1 Procedimientos en vuelo

La tripulación de vuelo necesita cumplir con cualquier restricción operacional del avión, si así lo requiere un grupo de aeronaves en especial, por ejemplo, límites en número de Mach indicado, proporcionado en la aprobación de aeronavegabilidad RVSM. Ver AOM y SOPM para información del E145.

Que todos los miembros de la tripulación que ocupen un asiento de pilotos deberán asegurarse con sus cinturones de seguridad (correas de hombros y cinturón), se encuentren abrochados durante las fases de despegue y aterrizaje del vuelo.

Así mismo cualquier otro miembro de la tripulación deberá asegurarse con el cinturón y correas de los hombros de seguridad durante las fases de vuelo despegue y aterrizaje a menos que estos interfieran con el desempeño de las tareas en cuyo caso las correas de los hombros puedan estar desabrochadas pero los cinturones de seguridad permanecer abrochados

Ajustar rápidamente la sub-escala de los altímetros primarios y auxiliar a 1013.2 hPa/29.92 plg. Hg. cuando se cruce la altitud de transición y comprobar nuevamente el ajuste altimétrico al alcanzar los niveles de vuelo iniciales autorizados;

En nivel de crucero es esencial que la aeronave sea volada al FL.

Esto requiere de un especial cuidado para asegurar que se entienden y siguen las autorizaciones del ATC.

La aeronave no debe alejarse intencionalmente del FL sin una autorización positiva del ATC, a menos que la tripulación de vuelo esté efectuando una maniobra de emergencia o de contingencia;

Cuando se cambien niveles de vuelo, no debe permitirse que la aeronave sobrepase o quede corta al alcanzar el FL por más de 45 m (150 pies).

Use la función de captura del sistema automático de control de altitud.

Un sistema automático de control de altitud debe estar operativo y engarzado durante nivel de crucero, excepto cuando circunstancias tales como la necesidad de recompensar el avión o la turbulencia requieran desengarzarlo. En cualquier caso, se debe seguir la altitud de crucero con referencia a uno de los dos altímetros primarios.

Cuando se pierda la función automática para mantener la altitud, deben seguirse las restricciones aplicables por parte del ATC.

Asegurarse que el sistema de alerta de altitud esté operativo de acuerdo a lo indicado en el SOPM

A intervalos que no excedan 60 minutos, deben efectuarse comprobaciones cruzadas de altímetros primarios. Un mínimo de dos altímetros primarios debe indicar dentro de ± 60 m (200 pies). Diferencias mayores a éstas entre altímetros primarios deben ser reportadas al ATC;

El monitoreo de instrumentos usual debería ser suficiente para satisfacer el requisito de comprobación cruzada en la mayoría de los vuelos.

Antes de entrar al espacio aéreo RVSM, se debe anotar en el espacio en un espacio reservado en la bitácora para este fin, la comprobación cruzada de altímetros primarios y auxiliar. Algunos sistemas disponen de comparadores automáticos, lo que elimina el deber de los pilotos de hacer la comparación.

En operaciones normales, el sistema de altimetría que se está utilizando para controlar la aeronave debe seleccionarse para que proporcione la señal al transpondedor que reporta información de altitud al ATC.

Si el piloto es notificado por el ATC de una desviación de altitud asignada que exceda de ± 60 m (200 pies), debe tomar las acciones necesarias para regresar a la altitud autorizada tan pronto como sea posible.

9.26.6.2 Responsabilidad del Piloto

El PIC es el responsable por la seguridad de la operación, de la aeronave y de todas las personas a bordo en el transcurso del vuelo; esto incluye ser responsable del **libramiento de obstáculos**, excepto cuando se encuentre vectoreado en un vuelo IFR.

9.26.6.3 Ascenso en la salida por instrumentos con todos los motores.

1. Para la planeación de nuestros vuelos, en TAR se utiliza la Publicación de Información Aeronáutica (AIP) el cual se publica bajo la responsabilidad de la Secretaría de Comunicaciones y transportes, y la cual se prepara de conformidad con las normas y métodos recomendados del Anexo 15 de Convenio sobre Aviación Civil Internacional y con el Manual para los Servicios de Información Aeronáutica (OACI Doc. 8126). Las cartas que figuran en la AIP se producen de conformidad con el Anexo 4 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional y con el Manual de Cartas Aeronáuticas (Doc. 8697 de la OACI). Esto nos permite asegurar que la aeronave al apegarse a estas cartas cumpla con los requisitos mínimos de rendimiento de ascenso.
2. El AOM 1-04-15 páginas 9 – 15 nos muestra los gradientes de ascenso para diferentes pesos, temperaturas y altitudes. Se encuentran publicadas para las siguientes configuraciones:

✓ Gradiente para potencia de despegue y flaps 9

Junio 2025	Reedición 2	9 Página-113
Link Conexión Aérea S.A. de C.V.		

- ✓ Gradiente para potencia de despegue y flaps arriba
- ✓ Gradiente para potencia de ascenso y flaps arriba

Gradiente de ascenso

Velocidad y régimen en ft/min

REGIMEN DE ASCENSO/ RATE OF CLIMB
*PDG: PENDIENTE DE DISEÑO DEL PROCEDIMIENTO / PROCEDURE DESIGN GRADIENT

*PDG VEL (GS) KTS	80	100	120	140	160	180	200
4.6% (FT/MIN)	373	467	560	653	747	840	933

SALIDA: EBDEG UNO (EBDEG1)

ASCIENDA POR RADIAL 108° HASTA D-16, EFECTUE VIRAJE A LA DERECHA Y PROSIGA EN RUMBO 164° HASTA INTERCEPTAR EL RADIAL 127° DEL VOR/DME/GDL HACIA EL FIJO EBDEG Y CONTINUE EN RUTA ASIGNADA O INSTRUCCIONES DEL ATC

CLIMB VIA GDL R-108° TO D-16 GDL, THEN TURN RIGHT AND PROCEED ON A 164° HEADING, TO INTERCEPT GDL R-127° TO EBDEG AND CONTINUE ON THE ASSIGNED ROUTE OR ATC INSTRUCTIONS

ESTA SALIDA REQUIERE UN GRADIENTE MINIMO DE ASCENSO DE 220 FT/NM HASTA ALCANZAR 8000 FT

THIS SID REQUIRES A MINIMUM CLIMB GRADIENT OF 220 FT/NM UNTIL CROSSING 8000 FT

En las cartas correspondiente al aeropuerto, encontraremos para cada una de las salidas el gradiente de ascenso en porcentaje, así como el régimen en ft/min. El gradiente obtenido en las tablas del AOM 1-04-15 paginas 9 – 15 para una de terminada configuración, altitud y temperatura, será comparada con el publicado en la carta aeronáutica, y así podremos determinar si cumplimos con los requerimientos que nos permita, al seguir dicho procedimiento, el libramiento de obstáculos.

Esta consideración aplica para las salidas codificadas que no recalén al VOR, ya que el gradiente de ascenso solo es requerido para este tipo de salidas. Para salidas que ascienden sobre el VOR, lo aplicable es abandonar el VOR a o por arriba de la MCA estipulada para la aerovía en que se va a volar.

3. El PIC es responsable de monitorear y ajustar en caso necesario VERTICAL SPEED para mantener el mínimo régimen de ascenso que nos permita cumplir con los requerimientos de la salida.

NOTA: Es importante recordar que el modo FLCH en las transiciones de 200 a 250 y posterior 250 a .56 la aeronave reduce su gradiente de ascenso y el modo SPEED en condiciones inestables varía constantemente el gradiente de ascenso. Es por esto que se recomienda monitorear constantemente el régimen y tomar las acciones necesarias que nos permitan cumplir con el requerimiento de la salida.

4. En AFM 5-9 / 5-13 nos presentan las definiciones y consideraciones de despegue, así como los cuatro segmentos en los que se divide. Es importante considerar que está pendiente asume falla de un motor.

El Manual de Análisis de pista nos va a poder identificar a una determinada potencia y diferentes configuraciones de vuelo, el peso máximo de despegue que nos permita exceder el mínimo performance de ascenso en cada uno de los aeropuertos en los que operamos. En algunas ocasiones debido al terreno, existe publicada en este mismo manual una ruta de escape que nos permita este libramiento de obstáculos.

9.26.6.4 Condiciones Peligros Durante el Vuelo

La tripulación deberá avisar al CTA de cualquier condición peligrosa en vuelo, con el propósito de anticipar estos riesgos a las demás aeronaves en vuelo. Ejemplos de estas situaciones son las siguientes:

- Condiciones Meteorológicas adversas no pronosticadas, hielo, windshear y turbulencia severa.
- Cenizas volcánicas observadas o encontradas.
- Actos hostiles que atenten con la seguridad de la aeronave y sus pasajeros
- Pájaros o animales grandes en la vecindad del aeropuerto y sus pistas.
- Facilidades a la navegación inadecuadas, acción de frenado, y otras irregularidades en la navegación y facilidades en tierra.
- Incapacidad para aceptar o mantener RVSM, perdida en la capacidad de navegación.
- Actividades de luces laser
- Globos, aeronaves accidentadas, ELT.

9.26.6.5 Correcciones por temperatura

El cálculo de las altitudes / alturas mínimas de seguridad deben ser ajustadas cuando la temperatura ambiente en superficie sea mucho menor a la atmosfera estándar. En estas condiciones, una corrección aproximada del incremento de 4 % de altura por cada 10°C debajo de la temperatura estándar, medida desde el lugar donde se realiza la corrección altimétrica. Esta corrección aplica para temperaturas por encima de -15°C.

Tabla de Correcciones

La siguiente tabla nos va a permitir realizar correcciones más adecuadas para temperaturas más Frias (por debajo de -15°C), en aeropuertos a nivel del mar y hasta una elevación de 5,000 ft.

AD Temp	Height above the elevation of the altimeter setting source (feet)													
(°C)	200	300	400	500	600	700	800	900	1000	1500	2000	3000	4000	5000
0	20	20	30	30	40	40	50	50	60	90	120	170	230	280
-10	20	30	40	50	60	70	80	90	100	150	200	290	390	490
-20	30	50	60	70	90	100	120	130	140	210	280	420	570	710
-30	40	60	80	100	120	140	150	170	190	280	380	570	760	950
-40	50	80	100	120	150	170	190	220	240	360	480	720	970	1210
-50	60	90	120	150	180	210	240	270	300	450	590	890	1190	1500

Ejemplo

Elevación de Aeródromo: 1,000 ft; temperatura reportada: -40°C

Fix:	Published Altitude (ft)	Height Above Aerodrome Elevation (ft)	Correction (ft)	Indicated Altitude (ft)
IAF	4000	3000	720	4720
FAF	3000	2000	480	3480
MDA	1400	400	100	1500

La siguiente tabla muestra los **regímenes máximos de descenso** por debajo de las altitudes publicadas, con el propósito de reducir un alto régimen de acercamiento al terreno e incrementar el tiempo de reconocimiento / respuesta en caso de eventos no intencionales con el terreno.

REGIMEN DE DESCENSO MÁXIMO				
Debajo de 10,000' AGL	Debajo de 5,000' AGL	Abajo de 2,000' AGL	Abajo de 1,000' AGL (IMC)	Abajo de 500' AGL (VMC)
3,000 pies por minuto	2,500 pies por minuto	2,000 pies por minuto	Cumplir con el criterio de aproximación estabilizada SOP 3-40 pág. 1	Cumplir con el criterio de aproximación estabilizada SOP 3-40 pág. 1

9.26.6.6 Aproximación de precisión

ILS Categoría I

La siguiente guía nos brinda los criterios para aceptar la autorización de una aproximación ILS Cat I, como sigue:

Junio 2025	Reedición 2	9 Página-116
Link Conexión Aérea S.A. de C.V.		

- Un rango visual de pista (RVR) no menor a lo publicado en la carta de aproximación ILS
- Una altura de decisión (DH) no menor a lo publicado en la carta de aproximación ILS

La DH no puede ser menor a la altura de:

- La altura de franqueamiento de obstáculos (OCH) para la categoría de la aeronave
- La mínima DH especificada en el Manual de Vuelo de la aeronave (AFM) si se especifica
- La mínima altura a la cual la ayuda de aproximación de precisión puede ser usada sin requerir referencia visual
- 200 pies.

Referencia Visual

Ningún piloto continuará una aproximación de precisión CAT I, debajo de la DH, y por lo tanto deberá iniciar una aproximación frustrada, a menos que distinga visualmente una de las siguientes referencias en la pista en la que intenta aterrizar:

- Sistema elemental de luces de aproximación
- El umbral, sus marcas o luces
- Indicador visual de senda de planeo
- La zona de contacto, marcas de zona, o luces de zona
- Luces de borde de pista

Aproximación**Ningún Piloto podrá:**

1. Descender por debajo de la MSA a menos que:
 - Se encuentre establecido en aerovía, siendo la MEA más baja
 - En vectores radar, verificando las altitudes mínimas de vector en el área.
 - En condiciones de contacto visual con el terreno.
2. Descender por debajo del MDA o DH a menos que se tengan cuando menos las luces de aproximación a la vista
3. Continuar una aproximación instrumentos más allá de la MDA o DH, a menos que las condiciones meteorológicas reportadas, incluyendo la visibilidad sean iguales o por encima de las especificadas para la aproximación en uso.

4. Aceptar o efectuar una aproximación visual nocturna a menos que se encuentre dentro de 10MN del aeropuerto

NOTA: Antes de solicitar una aproximación visual al CTA, se deberá tomar en cuenta la orografía y las condiciones meteorológicas.

Requerimientos para comenzar o continuar una aproximación para aterrizar:

Dependiendo del tipo de aproximación a efectuar:

A bordo	En tierra
Un sistema de navegación VOR / LOC operativo	Estación VOR Operativa
Un sistema de aterrizaje por instrumentos (ILS) operativo	ILS en tierra operativo
Un ADF operativo	NDB operativo
Cartas de aproximación vigentes	Cartas de aproximación vigentes
Último reporte meteorológico de la estación	Condiciones meteorológicas en o arriba de mínimos publicados.

Leer lista de aproximación

- Se deberá efectuar por lo menos 10 millas antes del fijo inicial de aproximación.
- Serpa solicitada por el PF, leída por el PM y respondida por ambos.

APPROACH

CHALLENGE

ACTION/RESPONSE

PASS SIGNS Panel..... SET
Altimeters SET/X-CKD
Approach Aids..... SET/X-CKD

Ambos pilotos deben verificar que se haya efectuado el ajuste altimétrico al cruzar el Nivel de Transición. Así como verificar que las frecuencias y cursos que fueron seleccionados son los correctos para la aproximación a efectuar. Asegurarse que ambos PFD's estén mostrando la información apropiada.

La alerta del radio altímetro (DH) y el FMS que fungen solo como referencia, estén correctamente seleccionados y programados para el tipo de aproximación a realizar.

Precaución:

- Las alturas de decisión basadas en el radio altímetro no son recomendadas en aproximaciones CAT 1.
- La decisión en una aproximación CAT 1 debe estar basada en el altímetro más que en el radio altímetro.

La alerta DH solo es una referencia y debe ser usada con cuidado. Su validez dependerá del conocimiento del piloto sobre el terreno antes de la pista.

9.26.6.7 Aproximación Visual

Dentro de un Plan de Vuelos IFR, una aproximación visual es cuando se autoriza a un piloto para proceder visualmente y libre de nubes hacia el aeropuerto. La tripulación de vuelo es responsable de la separación con los tráficos y el libramiento de terreno y obstáculos si se acepta una aproximación visual. Los requerimientos para realizar una aproximación visual son los siguientes:

1. Que el vuelo sea controlado por una facilidad CTA
2. Que las condiciones meteorológicas en el aeropuerto sean VMC
3. Que el vuelo permanezca libre de nubes
4. Que la tripulación mantenga contacto con el aeropuerto durante toda la maniobra; o bien contacto visual con el terreno y la aeronave a seguir.
5. Si existe una aeronave a seguir, la tripulación de vuelo acepta la responsabilidad de la turbulencia de estela y la separación segura con esta aeronave. Si la tripulación de vuelo no tiene contacto visual con la aeronave a seguir, CTA puede autorizar una aproximación visual manteniendo la responsabilidad de la turbulencia de estela y la separación.
6. Una aproximación visual al no tener un IAP no tiene un segmento de aproximación frustrada. Si por alguna razón se necesita realizar una ida al aire, en un aeropuerto controlado se recibirá información apropiada por parte de la torre de control.

9.26.6.8 Aproximación de no-precisión.**El sistema de mínimos**

El sistema de mínimos (condiciones meteorológicas en función de las ayudas de aproximación) para “aproximaciones de no-precisión, no podrán ser menores del valor de la altura mínima de descenso (MDH) dada en la siguiente tabla:

Sistema de mínimos para ayudas de aproximación de no precisión	
Ayudas de aproximación	MDH (mínima)
ILS sin senda de planeo (LLZ)	250 ft
VOR	250 ft
VOR / DME	300 ft
NDB	300 ft

Altura mínima de descenso (MDH)

Los procedimientos de aproximación de no precisión están basados en el uso de un ILS sin senda de planeo (LLZ), VOR, VOR/DME, NDB, NDB/DME. La MDH en este tipo de aproximaciones de no precisión **no** puee ser menor que las alturas de:

- Alturas de separación de obstáculos (OCH) para la categoría de la aeronave;
- El sistema mínimo, con está en la tabla anterior (Sistema de mínimos para ayudas de aproximación de no precisión), o,
- Mínimos establecidos del aeropuerto.

Referencia Visual

Ningún piloto continuará una aproximación de no-precisión, debajo de la MDA/MDH, a menos que distinga visualmente una de las siguientes referencias en la pista en la que intenta aterrizar:

- Sistema elemental de luces de aproximación
- El umbral, sus marcas o luces
- Indicador visual de senda de planeo
- La zona de contacto, marcas de zona, o luces de zona
- Luces de borde de pista

9.26.6.9 Aproximación Circulando

La MDA (MDH) para una aproximación circulando, deberá basarse en, y no ser inferior a la altitud / altura de libramiento de obstáculos (OCA /H), y no ser inferiores a los mostrados en la siguiente tabla:

	Categoría de la Aeronave			
	A	B	C	D
Altura sobre el aeródromo (ft)	350	450	450	550
Visibilidad (mn)	1	1	1 1/2	2

9.26.6.10 Descenso Continuo en la Aproximación Final (CDFA)

CDFA por sus siglas en inglés, es una técnica en concordancia con el procedimiento de una aproximación estabilizada, para volar el segmento de aproximación final de un procedimiento de aproximación de no precisión mediante un descenso constante, sin nivelar, desde una altitud igual o superior a la altitud del Fijo Final de Aproximación (FAF) hasta una altura de 50 ft por encima del umbral de la pista de aterrizaje.

Perfil tradicional

En el descenso tradicional escalonado, la aeronave alcanza la altura del FAF, posteriormente desciende por uno o varios escalones hasta la MDA (MDH) lo que provoca múltiples cambios de potencia, cabeceo y ajustes de altitud en el segmento final de aproximación. Esto dificulta el alcanzar una aproximación estabilizada y una suave transición al aterrizaje visual. Hay que recordar que muchos de los accidentes CFIT ocurren durante las aproximaciones de no precisión.

CDFA

En este perfil de descenso, la aeronave cruza el FAF a, o por encima de la altitud de cruce publicada y posteriormente desciende a una régimen y velocidad constante o ángulo constante, lo cual, si continúa por debajo de la MDA (MDH) resultaría en la altitud de cruce sobre el umbral de la pista y un buen perfil para el aterrizaje. El realizarlo requiere de un cálculo simple, basado en la distancia, la altura a perder y la velocidad, determinando con esto el régimen de descenso requerido.

Ventajas de una Aproximación con Descenso Continuo

1. Incremento de la seguridad empleando los conceptos de Aproximación Estabilizada y estandarización de procedimientos.
2. Mejorar la Conciencia Situacional del piloto minimizando la Carga de Trabajo.
3. Mejorar la eficiencia del combustible, minimizando el tiempo de vuelo a baja altitud
4. Reducción del nivel de ruido, minimizando el tiempo de vuelo con gran potencia.
5. Similitudes de procedimientos con aproximaciones con guía vertical.
6. Reducción de la posibilidad de volar por debajo de la MDA (MDH) sin contar con las condiciones necesarias para realizarlo.

9.26.6.11 Post-vuelo

Al llenar la bitácora de mantenimiento con las fallas en los sistemas de mantener la altitud, el piloto debe proveer suficientes detalles para permitir que Mantenimiento haga un adecuado análisis de la falla y reparación del sistema. El piloto debe detallar el defecto y la acción tomada por la tripulación de vuelo para tratar de aislar y rectificar la falla.

Se debe registrar la siguiente información cuando sea adecuado:

Lecturas de los altímetros primarios y auxiliar.

Ajuste del selector de altitud

Ajuste altimétrico.

Piloto automático utilizado para controlar la aeronave y cualquier diferencia cuando se seleccione el sistema alternativo de piloto automático.

Diferencias en lecturas de los altímetros, en caso de seleccionar la estática alterna.

Uso del selector de la computadora de datos del aire para el procedimiento de diagnóstico de falla.

El transpondedor seleccionado para proveer información de altitud al ATC y cualquier diferencia notada cuando el transpondedor alternativo fue seleccionado.

9.26.7 Procedimientos de Mantenimiento

Los métodos de mantenimiento para la atención de fallas en los sistemas RVSM y el registro de éstas.

Procedimientos MEL.

Los requisitos para el despacho de la aeronave de acuerdo al documento MEL aprobado de cada concesionario, permisionario u operador aéreo bajo requerimientos RVSM.

Niveles de Crucero en RVSM

TABLA DE NIVELES DE CRUCERO									
DERROTA									
De 000° a 179°					De 180° a 359°				
Vuelos IFR		Vuelos VFR			Vuelos IFR		Vuelos VFR		
Nivel de vuelo	Altitud	Altitud			Nivel de vuelo	Altitud	Altitud		
	Metros	Pies	Metros	Pies		Metros	Pies	Metros	Pies
300	1 000				600	2 000	750	2 500	
900	3 000		1 050	3 500	1 200	4 000	1 350	4 500	
1 500	5 000		1 700	5 500	1 850	6 000	2 000	6 500	
2 150	7 000		2 300	7 500	2 450	8 000	2 600	8 500	
2 750	9 000		2 900	9 500	3 050	10 000	3 200	10 500	
3 350	11 000		3 500	11 500	3 650	12 000	3 800	12 500	
3 950	13 000		4 100	13 500	4 250	14 000	4 400	14 500	
4 550	15 000		4 700	15 500	4 900	16 000	5 050	16 500	
5 200	17 000		5 350	17 500	5 500	18 000			
5 800	19 000				200	6 100			
210	6 400				220	6 700			
230	7 000				240	7 300			
250	7 600				260	7 900			
270	8 250				280	8 550			
290	8 850				300	9 150			
310	9 450				320	9 750			
330	10 050				340	10 350			
350	10 650				360	10 950			
370	11 300				380	11 600			
390	11 900				400	12 200			
410	12 500				430	13 100			
450	13 700				470	14 350			
490	14 950				510	15 550			
Etc.	Etc.				Etc.	Etc.			

9.26.8 Procedimientos de contingencia después de entrar a espacio aéreo RVSM

El piloto debe notificar al ATC de contingencias (fallas de equipo, condiciones meteorológicas) que afecten la habilidad de mantener el CFL y coordinará con el ATC la acción apropiada al espacio aéreo de que se trate.

Procedimientos de contingencia: por mal tiempo y fallas de los sistemas de la aeronave

Acciones iniciales del piloto en situaciones de contingencia

Cuando al piloto no le sea posible mantener el FL o detecte condiciones de inseguridad en la capacidad para mantener la altitud de la aeronave, debe notificar al ATC y solicitar ayuda como se describe a continuación.

- 1.- Mantener el CFL, hasta donde le sea posible, mientras se evalúa la situación.
- 2.- Buscar tránsito conflictivo, visualmente y por referencia al TCAS.
- 3.- Alertar a las aeronaves cercanas encendiendo luces exteriores.

PILOTO:

- Hacer contacto con ATC y reportar "RVSM no posible debido a Turbulencia".
- Solicitar vectores libres de tránsito en niveles adyacentes.
- Solicitar cambio de nivel o cambio de ruta, si se desea.

CONTROLADOR:

- Avisar al piloto de tránsitos conflictivos.
- Proveer separación lateral o longitudinal de aeronaves en niveles adyacentes, según lo permita el tránsito.
- Autorizar cambio de nivel o cambio de ruta, según lo permita el tránsito.

Actividad MWA

PILOTO

- Hace contacto con ATC y reporta mediante el PIREP la MWA.
- Si el controlador está convergiendo aeronaves en niveles adyacentes y se tiene MWA que afecta la capacidad para mantener la altitud, el piloto solicitará vectores.
- Si se desea, solicitar cambio de nivel o cambio de ruta.
- Informar el lugar y la magnitud de la MWA a ATC.

CONTROLADOR

- Avise al piloto de tránsitos conflictivos en niveles de vuelo adyacentes.
- Si el piloto lo solicita, proveer vectores a las aeronaves para evitar tránsitos conflictivos, según lo permita el tránsito.
- Otorgar cambio de nivel o cambio de ruta, según lo permita el tránsito.
- Notifica a otras aeronaves del lugar y la magnitud de la MWA.

Estela Turbulenta

PILOTO

El piloto debe notificar al ATC y solicitará un vector, cambio de nivel o si es posible un vuelo paralelo (offset).

CONTROLADOR

El controlador debe dar vectores, cambio de nivel o un vuelo paralelo (offset), según lo permita el tránsito.

Falla en el piloto automático, alerta de altitud o todos los altímetros primarios

PILOTO

- Hará contacto con ATC y reportará "RVSM no posible debido a equipo".
- Solicitará autorización fuera de espacio aéreo RVSM a menos que la situación operacional indique lo contrario.

CONTROLADOR

- Proveerá 2000 pies de separación vertical o una separación horizontal apropiada.
- Autorizará a la aeronave fuera de espacio aéreo RVSM a menos que la situación operacional indique lo contrario.

Solamente un altímetro primario permanece operativo

PILOTO

- Confirmará con el altímetro secundario.
- Informará al ATC de la operación con un altímetro primario únicamente.
- Si no es posible confirmar la precisión del altímetro, se seguirán las acciones para falla de todos los altímetros primarios.

CONTROLADOR

- Acusará recibo de la operación con un altímetro primario únicamente.

Para el llenado del **Formato de notificación de desviaciones RVSM** consultar los anexos.

El piloto deberá enviar el reporte ya sea físico o en electrónico el mismo día del evento a la Jefatura de Pilotos con copia para la Dirección de Operaciones y la Dirección de Seguridad Aérea y Aseguramiento de la Calidad

La Dirección de Seguridad Aérea y Aseguramiento de la Calidad será encargada de la investigación y el reporte a las autoridades de acuerdo a la norma.

d) Documentos anexos:

No se requiere la presentación de documentos. No obstante, el piloto podrá anexar, a su conveniencia y si así lo desea, la información que considere pertinente para completar y/o ampliar la información presentada y que permita conocer las causas de la desviación ocurrida.

9.26.9 Operación con aviso del 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.

9.26.10 Operación con avisos del 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.

9.26.11 Fraseología

La fraseología que se utiliza para la notificación de maniobras en cumplimiento de un RA, es la siguiente.

- Al comienzo de una maniobra originada por un RA el piloto debe reportar:

Después de modificar la velocidad vertical (intercambio entre el piloto y el controlador);	
"ASCENSO TCAS (o DESCENSO) Confirmación;	En Inglés "TCAS CLIMB (or DECEND) (acknowledgement);
Después de anunciar conflicto terminado (intercambio entre el piloto y el controlador);	
"REGRESO A (instrucción asignada) (Confirmación) (o cambio de instrucciones)	RETURNING TO (assigned clearance); (acknowledgement); (or alternative instructions);
Después de cumplido el RA (intercambio entre el piloto y el controlador);	
"ASCENSO TCAS (o DESCENSO) REGRESO A (instrucción asignada) (Confirmación) (o cambio de instrucciones)	TCAS CLIMB (or DESCENT) RETURNING TO (assigned clearance); (acknowledgement); (or alternative instructions);
Después de reanudar la instrucción anterior tras responder al RA (intercambio entre el piloto y el controlador);	
"ASCENSO TCAS (o DESCENSO) COMPLETADO, REANUDADO (instrucción asignada) (Confirmación) (o cambio de instrucciones)	TCAS CLIMB (or DESCENT) COMPLETED; RESUMED (assigned clearance); (acknowledgement); (or alternative instructions);
Cuando sea imposible cumplir una instrucción debido a un RA (intercambio entre el piloto y el controlador);	
"IMPOSIBLE, RA TCAS; (Confirmación)	UNABLE, TCAS RA; (acknowledgement)

Responsabilidades.

La utilización del TCAS es única y exclusivamente de la absoluta responsabilidad del piloto al mando de la aeronave.

No es responsabilidad de los Servicios de Tránsito Aéreo, separar a una aeronave que atienda un RA de cualquier otro tráfico aéreo, ni es su responsabilidad la reducción en la separación que se pueda originar con otro conflicto de tránsito aéreo por el acatamiento de dicho RA.

La tripulación de vuelo de una aeronave puede, bajo su responsabilidad, desviarse de su posición, sólo en lo estrictamente necesario, para tomar una acción correctiva a un RA.

Cuando una tripulación de vuelo reciba un RA del TCAS, ya sea para ascender o descender de su altitud asignada, o de otra manera el RA afecte alguna instrucción ATS, o cualquier maniobra en progreso, se debe transmitir al ATS la información cuando inicie la maniobra de evasión, o tan pronto como sea posible, utilizando la fraseología siguiente:

"Centro, Identificación de la dependencia ATS correspondiente, Identificación de la aeronave o de la aerolínea y número de vuelo, ascenso/descenso TCAS".

Ejemplos:

1. "Centro México, TAR 635, ascenso TCAS".
2. "Centro Mazatlán, XA-JVN, descenso TCAS".

Cuando se libre el conflicto, la tripulación de vuelo debe dar aviso al ATS de su retorno a la instrucción previa asignada por el ATS, o a una subsecuente instrucción corregida, utilizando la fraseología siguiente:

"Centro, Identificación de la dependencia ATS correspondiente, Identificación de la aeronave o de la aerolínea y número de vuelo, libre del conflicto, reasumiendo/regresando a la instrucción ATS asignada". Ejemplo:

"Centro México, TAR 279, libre del conflicto, reasumiendo/regresando a la instrucción ATS asignada".

Los procedimientos especificados anteriormente, no impiden al piloto al mando decidir, según su mejor juicio, y ejercer plena autoridad para tomar las acciones que juzgue más convenientes, a fin de resolver un conflicto de tránsito aéreo.

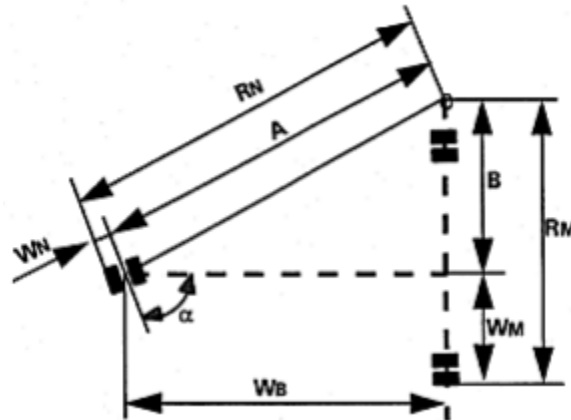
El uso del TCAS fuera del espacio aéreo mexicano, está sujeto a la legislación del país de que se trate.

9.26.12 Calculo para la longitud de pista para el Angulo de giro

Para las aeronaves Embraer ERJ 145 se determinó una distancia ideal de pista que va de acuerdo a la tabla dependiendo del Angulo de giro.

Angulo	Distancia (m)
53.5°	44.51243645
55°	43.03541412
74.5°	28.4973318
76°	27.3627896

La cual se calcula mediante el uso de las siguientes formulas:



$$L = RM + X$$

$$N = RM + X + WB$$

$$RN = \frac{WB}{\cos(90^\circ - \alpha)} + WN$$

$$RM = WB \tan(90^\circ - \alpha) + WB + FS$$

RN = RADIO DE GIRO EXTERIOR DE LA RUEDA DE NARIZ

RM = RADIO DE GIRO EXTERIOR DE LA RUEDA PRINCIPAL

WN = DISTANCIA DE LA LINEA DE CENTRO DE LA AERONAVE A LA RUEDA DE NARIZ

WM = DISTANCIA DE LA LIENA DE CENTRO DE LA AERONAVE A LA RUEDA PRINCIPAL

WB = DISTANCIA ENTRE RUEDAS

X = DISTANCIA DE SEGURIDAD DE LA RUEDA PRINCIPAL A LA ORILLA DE LA PISTA

NOTA: En caso de tener aeronaves distintas al EMB145 se deberá realizar los nuevos cálculos.

Para información adicional AOM revisión 42, 2-12-15 page 07 code 01

9.26.13 Guía para determinar las altitudes mínimas de seguridad para todas las fases de vuelo

Altitudes de Vuelo

Ningún vuelo deberá efectuarse a altitudes menores que las altitudes mínimas de vuelo establecidas por cada Estado. Los niveles de crucero y las altitudes mínimas de vuelo serán los especificados en éste manual y en el Manual de Navegación PIA y/o LIDO y se procurará utilizar los niveles óptimos mostrados en el Plan de Vuelo.

No se deberán considerar altitudes de vuelo menores a las establecidas, ni podrá ser despachado ningún vuelo que no llene los requisitos con respecto a las mínimas establecidas.

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 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 procedimiento de aproximación por instrumentos o aproximación visual y aterrizaje, se dará en el momento oportuno

ALTURA MINIMA 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 MINIMA 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).**

CARTA DE SALIDA
NORMALIZADA VUELO
POR INSTRUMENTOS
STANDARD DEPARTURE CHART
INSTRUMENT
(SID)

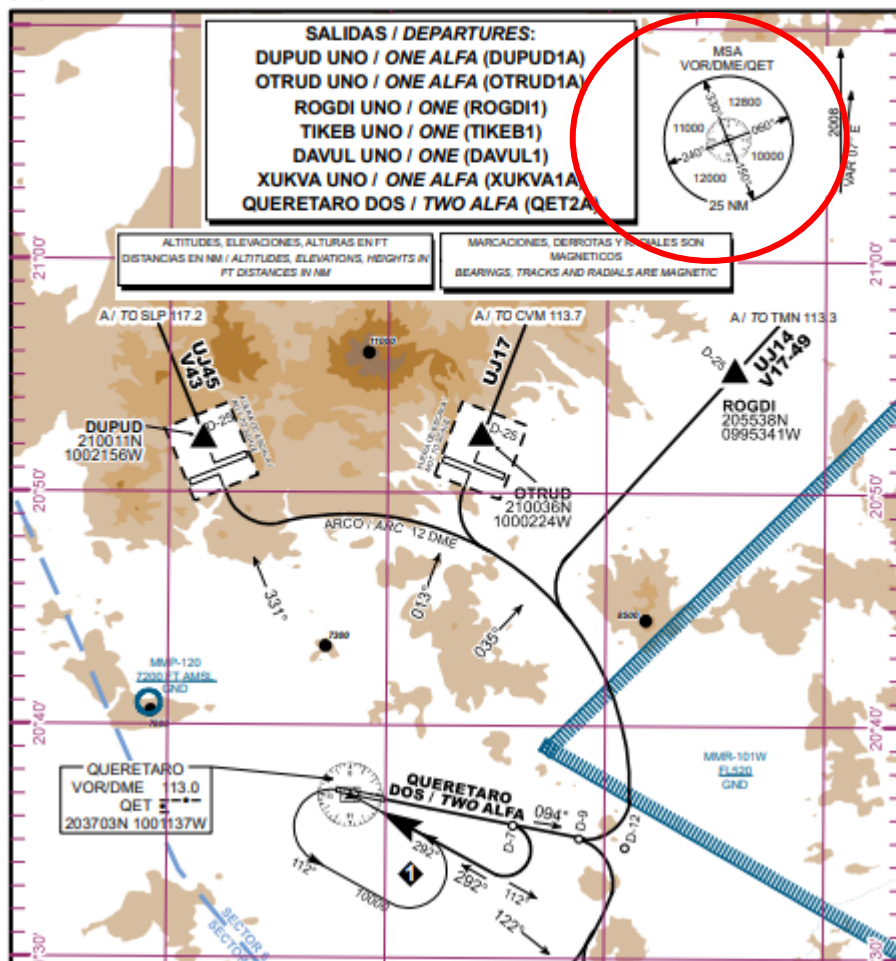
TWR	118.95
APP	127.2
ACC/MEX SECT. 4	123.0
ACC/MEX SECT. 5	125.1
ACC/MEX SECT. 6	126.0

ELEV AD 6296 FT

VAR 7° E

ALTITUD DE TRANSICION
TRANSITION ALTITUDE
18500

QUERETARO
AEROPUERTO INTL / INTL AIRPORT
INTERCONTINENTAL
DEPARTURE RWY 09



SALIDAS PISTA 09:

SALIDAS: DUPUD UNO ALFA (DUPUD1A)
OTRUD UNO ALFA (OTRUD1A)
ROGDI UNO (ROGDI1)

ASCIENDA POR **RADIAL 094°** HASTA D-9, EFECTUE VIRAJE A LA **IZQUIERDA** Y PROSIGA EN **ARCO 12 DME** HASTA INTERCEPTAR EL RADIAL CORRESPONDIENTE DEL **VOR/DME/QET** HACIA LOS **FIJOS RESPECTIVOS DUPUD, OTRUD O ROGDI** Y CONTINUE EN RUTA ASIGNADA O INSTRUCCIONES DEL ATC

DEPARTURES RWY 09:

DEPARTURES: DUPUD ONE ALFA (DUPUD1A)
OTRUD-ONE ALFA (OTRUD1A)
ROGDI ONE (ROGDI1)

CLIMB VIA **QET R-094°** TO **D-9 QET**, THEN TURN **LEFT** AND PROCEED ON THE **QET 12 DME ARC** TO INTERCEPT THE CORRESPONDING RADIAL FROM **VOR/DME/QET** TO **DUPUD, OTRUD OR ROGDI** AND CONTINUE ON THE ASSIGNED ROUTE OR ATC INSTRUCTIONS

9.27 Procedimientos PBN

La Navegación Basada en la Performance (**PBN**) por sus siglas en inglés, es un concepto que abarca la Navegación de Área (**RNAV**) y la Performance de Navegación Requerida (**RNP**) y es la solución de **OACI** para regular el cada vez más demandado uso de los sistemas de navegación.

Dentro de **PBN** existen especificaciones **RNAV** y especificaciones **RNP**. Una especificación **RNP** comprende el requisito de contar con monitoreo y notificación de la performance a bordo de la aeronave, y está designada como una **RNP X**. Una especificación **RNAV** no tiene tales requisitos, y está designada como una **RNAV X**.

La navegación basada en la performance depende de:

- El sistema e instalación **RNAV** a bordo de las aeronaves aprobadas por cumplir con los requisitos funcionales y de performance establecidas para las operaciones **RNAV** y **RNP** en un espacio aéreo; y
- El cumplimiento por parte de la tripulación de vuelo de los requisitos operacionales establecidos por las entidades reguladoras para las operaciones **RNAV** o **RNP**;
- Un concepto definido de espacio aéreo que incluya operaciones **RNAV** o **RNP**; y
- La disponibilidad de una infraestructura de ayudas para la navegación.

Las aeronaves **EMBRAER 145** de **TAR** están equipadas para realizar las siguientes operaciones PBN:

- RNAV 1
- RNAV 2
- RNP 1
- RNP (LNAV-VNAV)

9.27.1 Operaciones RNAV, Navegación Aérea

La Navegación de Área es un método que permite volar cualquier trayectoria de vuelo deseada, dentro de la cobertura de las radio ayudas referidas a la estación o dentro de los límites de la capacidad de los sistemas de navegación autónoma del avión o una combinación de ambas (**GPS, FMS con DME/DME, FMS con DME/DME IRU.**)

Con la Navegación de Área, se pueden realizar vuelos en cualquier trayectoria, dentro de la cobertura de disponibilidad e integridad de los sistemas de navegación utilizados y en algunos casos, sin necesidad de volar sobre ayudas a la navegación basadas en tierra.

Llegadas y Salidas RNAV

La implementación de rutas y los procedimientos de salida y de llegada **RNAV** en espacio aéreo terminal, han dado ventajas operacionales al **ATC**, aportando mejoras en la seguridad operacional y dando un seguimiento de trayectorias entre puntos de ruta.

Las rutas y procedimientos terminales incluyendo los procedimientos de salida por instrumentos **SIDs** y las llegadas estándar por instrumentos **STARs** están diseñados considerando sistemas **RNAV (DME/DME RNAV – DME/DME/IRU RNAV)**.

La completa seguridad de la operación se logra a través del uso combinado de la exactitud de navegación del avión, separaciones en ruta y/o asistencia del **ATC** (ejemplo: monitoreo radar, comunicaciones multilaterales.)

El nivel de precisión que se debe cumplir para estas fases de vuelo es el siguiente.

RNAV 1 Una aeronave operando **SIDs** y **STARs RNAV**, debe mantener un error total de no más de 1 M.N. del 95% del tiempo total de vuelo. Un Error Técnico de Vuelo (**FTE**) de 0.5 M.N. (95%) es aceptable para operaciones **RNAV1**.

RNAV 2 Una aeronave operando rutas RNAV debe mantener un error total del sistema de no más de 2 M.N. del 95% del tiempo total de vuelo. Un Error Técnico de Vuelo (**FTE**) de 1 M.N. es aceptable para operaciones **RNAV2**.

Nota: El Error Técnico de Vuelo (FTE) es la exactitud con la cual un avión es controlado según se mide por la posición indicada del avión en relación con el mando indicado o la posición deseada.

Sistemas para la Navegación RNAV 1 y RNAV 2

- 1 FMS;
- 1 AHRS/IRS;
- 1 CDU;
- 4 display units;
- 1 GPS (1)
- 1 VOR/DME module (1)
- 1 flight director for airplanes Pre-Mod. SB145-34-0125.

NOTE: (1) Requirement for VOR/DME may be replaced by dual FMS and dual GPS/SBAS equipment.

AFM- SUPLEMENT 1 , PAGE S30-1,S30-2, REV.69

Funciones Mínimas Requeridas para el equipo RNAV

Junio 2025	Reedición 2	9 página-135
Link Conexión Aérea S.A. de C.V.		

Capacidad de presentación continua al piloto que va volando, en los instrumentos primarios de vuelo para navegación del avión (pantalla primaria de navegación), trayectoria deseada y computada **RNAV** y la posición relativa del avión a esa trayectoria.

Base de Datos de Navegación

Contiene los datos de navegación emitidos por las autoridades aeronáuticas y actualizados de acuerdo con el ciclo **AIRAC** y, desde donde, los procedimientos terminales pueden ser transferidos a los sistemas **RNAV**. La resolución almacenada de los datos debe ser suficiente para obtener el error total requerido del sistema.

De acuerdo al AFM las aeronaves EMB 145 deberán cumplir con una base de datos (**The Honeywell Flight Management System, with the software versión NZ 6.1.1**) que proporcione datos de operación para ruta, procedimientos terminales y de aproximación.

AFM- SUPLEMENT 1 , PAGE S30-1, REV.69

Procedimientos de Operacion

Los pilotos deben estar familiarizados con los procedimientos de operación normal y de contingencia asociados con las rutas **RNAV**, **SIDs** y **STARs**.

Si un avión no cumple con lo requerimientos para recibir la autorización del **CTA** para efectuar procedimientos **RNAV**, los pilotos deben notificar que no pueden aceptar dicha autorización y solicitar instrucciones alternas.

Los pilotos deben cumplir con las instrucciones o procedimientos operacionales del fabricante para cumplir con los requerimientos del equipo.

Inicialización del Sistema

Los pilotos deben comprobar que la base de datos de navegación está actualizada y verificar la presente posición del avión.

Procedimientos RNAV, SID, STARs

Deben ser obtenidos por nombre desde la base de datos de navegación cargada conforme al procedimiento registrado en cartas.

Rutas RNAV

Siempre que sea posible las rutas deben extraerse de la base de datos de navegación en su totalidad en vez que los puntos de la ruta **RNAV** se inserten en base al Plan de Vuelo. Se permite seleccionar e insertar fijos nombrados desde la base de datos siempre y cuando todos los fijos a lo largo de la ruta publicada a volarse estén cargados.

Los pilotos deben efectuar una verificación cruzada del Plan de Vuelo autorizado. Utilizando cartas de navegación u otras fuentes aplicables, así como de las pantallas del sistema de navegación y de su indicación en la pantalla del modo **MAP**. Si se requiere, confirmar la exclusión de una radio ayuda específica. No debe utilizarse un procedimiento si existe alguna duda como lo es la validación de un procedimiento contenido en la base de datos de navegación.

Verificación de la ruta asignada y entrada correcta de transiciones al Sistema **RNAV/FMS**.

SIDs

Antes del vuelo, los pilotos deben verificar que el sistema de navegación del avión está operando correctamente, la pista asignada y el procedimiento de salida (incluyendo cualquier transición en ruta) estén ajustados y apropiadamente presentados. Los pilotos autorizados a una salida **RNAV** y posteriormente reciben un cambio de pista, procedimiento o transición deben verificar antes del despegue que los cambios correspondientes están insertados y disponibles para navegación. Se recomienda verificar la pista asignada y la presentación de la ruta justo antes del despegue.

Rutas

Los pilotos deben verificar la adecuada inserción de la ruta asignada por el **CTA** en la autorización inicial y cualquier cambio subsiguiente de ruta. También deben asegurarse que la secuencia de los puntos de ruta presentados por el sistema de navegación es igual a la mostrada en las cartas de navegación y la ruta asignada.

STARs

Los pilotos deben verificar que el sistema de navegación del avión está operando correctamente y el procedimiento de llegada y pista asignadas (incluyendo cualquier transición aplicable) están ajustados y apropiadamente presentados. Navegación y a la ruta asignada.

Requerimientos Específicos RNAV, SIDs y STARs

Altitudes para engarzar RNAV DP

Para **SIDs** los pilotos deben engarzar el equipo de navegación lateral a una altura no mayor de 500 pies sobre la elevación del aeropuerto.

Los pilotos deben usar el Indicador de Desviación Lateral (o equivalente en pantalla de navegación), director de vuelo y/o piloto automático en el modo **LNAV** para rutas **RNAV1**.

Aviones DME/DME/IRU (D/D/I)

Los pilotos de un avión sin **GPS/GNSS** y que utilizan **DME/DME/IRU**, deben asegurarse que la posición del sistema de navegación del avión esté confirmada dentro de 1,000 pies en el punto de inicio de la carrera de despegue.

El uso de una función manual o automática es un medio aceptable de que cumple con este requerimiento. La pantalla de navegación en modo **MAP** también puede utilizarse para confirmar la posición del avión, si los procedimientos del piloto y la resolución de la pantalla permiten cumplir con la tolerancia requerida de 1,000 pies.

Procedimientos de Contingencia

El piloto debe notificar de inmediato al **ATC** la pérdida de la capacidad **RNAV**, junto con la acción propuesta. Si no se tiene la capacidad para cumplir con los requerimientos de un procedimiento **RNAV**, los pilotos deben avisar de inmediato al **ATC**.

9.27.2 Operaciones RNP

De acuerdo a el equipo actual instalado en las aeronaves de TAR y los requerimientos del AFM se puede operar:

- RNP1
- RNP (LNAV-VNAV)

Sistemas para la Navegación RNP 1

- 1 FMS;
- 1 AHRS/IRS;
- 1 CDU;
- 4 display units;
- 1 GPS (1)
- 1 VOR/DME module (1)
- 1 flight director for airplanes Pre-Mod. SB145-34-0125.

NOTE: (1) Requirement for VOR/DME may be replaced by dual FMS and dual GPS/SBAS equipment.

AFM- SUPLEMENT 1 , PAGE S30-1,S30-2, REV.69

Sistemas para la Navegación RNP APCH to LNAV mínima

- 1 FMS (1);
- 1 AHRS/IRS;
- 1 CDU (2);
- 4 display units;

- 1 GPS (1);
- 1 VOR/DME module (1);
- 1 flight director for airplanes Pre-Mod. SB145-34-0125.

NOTE: (1) GPS is the only approved sensor for RNP APCH operation. Replacing the requirement for retaining VOR/DME as backup navigation equipment by dual FMS and dual GPS/SBAS may be considered acceptable by some local authorities.

(2) In case of dispatch with single FMS, the available CDU must control the available FMS.

(3) AFM- SUPLEMENT 1, PAGE S30-2, REV.69

Sistemas para la Navegación RNP APCH to LNAV/NAV mínima

- 1 FMS (1);
- 1 AHRS/IRS;
- 1 CDU (1);
- 4 display units;
- 1 GPS;
- 2 ADS RVSM compliant;
- 1 TAT;
- 1 flight director.

NOTE: (1) In case of dispatch with single FMS, the available CDU must control the available FMS.

AFM- SUPLEMENT 1 , PAGE S30-3, REV.69

Ruta, Aproximaciones y Procedimientos Terminales RNP

Elo piloto no se encuentra obligado a monitorear las NAVAID a menos que lo solicite el AFM.

El piloto deberá cumplir con las altitudes y velocidades publicadas y asignadas.

Nota: Aeronaves con navegación vertical barométrica (baro-VNAV) El sistema debe garantizar el cumplimiento de todas las restricciones de altitud publicadas en el procedimiento por referencia al altímetro barométrico.

Requerimientos FMS

De acuerdo al AFM las aeronaves EMB 145 deberán cumplir con una base de datos (**The Honeywell Flight Management System, with the software versión NZ 6.1.1**) que proporcione datos de operación para ruta, procedimientos terminales y de aproximación.

Junio 2025	Reedición 2	9 página-139
Link Conexión Aérea S.A. de C.V.		

AFM- SUPLEMENT 1 , PAGE S30-1, REV.69**Limitaciones Generales RNP**

El equipo debe disponer de equipo de navegación de respaldo autorizado y adecuado en caso de un desvío o un aterrizaje en un alternativo que no cuenta con, operaciones terminales y de aproximación RNP y se cuenta con un solo FMS y GPS.

Condiciones Operacionales RNP 1 (BASICA)

- No se permite la entrada manual de waypoints SID/STAR
- Los pilotos deben seleccionar RNP 1 o menor para SID y STAR RNP 1 básica en el FMS
- Si una SID o STAR RNP 1 básica se extiende más allá de 30MN del punto de referencia del aeropuerto (ARP por sus siglas en inglés) e algunos casos es necesario ajustar manualmente la escala CDI para mantenerse dentro de los límites FTE.
- Cumplir con los requisitos RNAV 1

Procedimientos de Operación RNP 1

Se debería tener particular atención en la selección del procedimiento correcto desde la base de datos, la conexión con la fase en ruta del vuelo y el manejo de discontinuidades. Similarmente, una evaluación debería ser realizada de la selección de nuevos procedimientos, incluyendo cambios de pista, y alguna modificación por parte de la tripulación, tal como la inserción o eliminación de waypoints.

El piloto deberá seguir las instrucciones o los procedimientos indicados en el manual de vuelo de la aeronave para cumplir los requisitos de performance de esta especificación para la navegación.

Los concesionarios, permisionarios u operadores aéreos no deben solicitar ni presentar procedimientos RNP 1 a menos que cuenten con la aprobación operacional correspondiente. Si una aeronave que no satisface estos criterios recibe una autorización del ATC para efectuar un procedimiento RNP 1, el piloto debe avisar al ATC que no puede aceptar la autorización y debe solicitar otras instrucciones.

Durante la inicialización del sistema, los pilotos deben confirmar que la posición de la aeronave se ha entrado correctamente. Los pilotos deben verificar si la ruta ATC asignada ha sido ingresada correctamente cuando se recibió la autorización original y en caso de un cambio de ruta ulterior.

Los pilotos deben asegurarse de que la secuencia de los puntos de recorrido representados en el sistema de navegación coincide con la ruta representada en las cartas correspondientes y la ruta asignada.

Los pilotos no deben realizar una SID o STAR RNP 1 a menos que se pueda tener acceso a ella en la base de datos de navegación por nombre del procedimiento y sea conforme al procedimiento publicado. Sin embargo, el procedimiento podrá ser modificado ulteriormente insertando o suprimiendo puntos de recorrido específicos en respuesta a las autorizaciones del ATC. La entrada manual, o la creación de nuevos puntos de recorrido entrando manualmente valores de latitud y longitud o rho/theta no se permite. Además, los pilotos no deben cambiar ningún tipo de punto de recorrido de paso a de sobrevuelo o viceversa de una SIO o STAR RNAV de la base de datos.

Los pilotos deben verificar el plan de vuelo autorizado comparando las cartas u otros recursos aplicables con la presentación textual del sistema de navegación y la presentación cartográfica de la aeronave, si es aplicable. Si es obligatoria, debe confirmarse la exclusión de NAVAID específicas.

No es obligatorio efectuar una verificación cruzada con las NAVAIO convencionales, puesto que la ausencia de alerta de integridad se considera suficiente para satisfacer los requisitos de integridad.

Sin embargo, se sugiere vigilar la razonabilidad de navegación, y toda pérdida de capacidad RNP debe notificarse al ATC.

Para las rutas RNP 1 los pilotos deben usar un indicador de desviación lateral, director de vuelo o piloto automático en modo de navegación lateral. Los pilotos de las aeronaves con presentación de desviación lateral deben asegurarse de que la escala de desviación lateral es adecuada para la precisión de navegación que corresponde a la ruta/procedimiento (por ejemplo, deflexión máxima: ± 1 NM para RNP 1 básica).

Se espera que todos los pilotos mantengan el eje de la ruta, como lo representan los indicadores de desviación lateral y/o guía de vuelo de a bordo durante todas las operaciones RNP 1 descritas en este manual, a menos que estén autorizados a desviarse por el ATC o en condiciones de emergencia. Para las operaciones normales, el error/desviación lateral (la diferencia entre la trayectoria calculada por el sistema y la posición de la aeronave con relación a la trayectoria, es decir FTE) debe limitarse a $\pm\%$ de la precisión de navegación correspondiente al procedimiento (es decir, 0.5 NM para RNP 1). Las desviaciones breves de esta norma (por ejemplo, recorrer una distancia demasiado larga o demasiado corta) durante o inmediatamente después de un viraje están permitidas hasta un máximo igual a la precisión de navegación (es decir, 1.0 NM para RNP 1).

Si el ATC asigna un rumbo, sacando a la aeronave de una ruta, el piloto no debe modificar el plan de vuelo en el sistema RNP hasta que reciba la autorización de volver a la ruta o que el controlador confirme la autorización para una nueva ruta. Cuando la aeronave no está en la ruta RNP 1 publicada, el requisito de precisión especificado no se aplica.

La selección manual de las funciones para limitar la inclinación lateral de la aeronave puede reducir la capacidad de la aeronave para mantener su derrota, por lo que no se recomienda. Los pilotos deben reconocer que las funciones que se seleccionan manualmente para limitar la inclinación lateral de la aeronave pueden reducir la capacidad para satisfacer la trayectoria esperada por el ATC, especialmente cuando se ejecutan virajes con un ángulo grande. Esto no debe interpretarse como la obligación de desviarse de los procedimientos del manual de vuelo del avión; más bien, cabe alentar a los pilotos para que limiten la selección de esas funciones a los procedimientos aceptados.

Requisitos específicos para SID RNP 1

Antes de iniciar el despegue, el piloto debe verificar que el sistema RNP 1 de la aeronave está; disponible, funcionando correctamente y que están cargados los datos correctos del aeropuerto y la pista. Antes del vuelo, los pilotos deben verificar si el sistema de navegación de sus aeronaves está funcionando bien y si la pista y el procedimiento de salida correctos (y también toda transición en ruta aplicable) se han ingresado y están adecuadamente representados. Los pilotos a quienes se les ha asignado un procedimiento de salida RNP 1 Y ulteriormente reciben un cambio de pista, procedimiento o transición deben verificar que se han efectuado los cambios apropiados y si estos están disponibles para la navegación antes del despegue. Se recomienda hacer una verificación final poco antes del despegue para asegurarse de que se ha ingresado la pista apropiada y que la representación de la ruta es correcta.

Altitud de accionamiento. El piloto debe poder usar el equipo RNP 1 para seguir la guía de vuelo para navegación lateral, p. ej. navegación lateral a los 153 m (500 ft), máximo, por encima de la elevación del aeropuerto.

Los pilotos deben usar un método autorizado (indicador de desviación lateral/presentación cartográfica en pantalla/director de vuelo/piloto automático) para lograr un nivel de performance apropiado para RNP 1.

Si la SID RNP 1 se extiende más allá de 30 NM del ARP y se usa un indicador de desviación lateral, entre las 30 NM del ARP y la terminación de la SIO RNP 1 su sensibilidad máxima seleccionada no debe ser mayor que 1 NM.

Para las aeronaves que usan presentación de desviación lateral (es decir, presentación cartográfica), la escala debe ajustarse para la SIO RNP 1 Y debe usarse el director de vuelo o el piloto automático.

Requisitos Específicos para STAR RNP 1

Antes de la fase de llegada, el piloto debe verificar si se ha cargado la ruta terminal correcta. El plan de vuelo activo se debe verificar comparando las cartas con la presentación cartográfica (si es aplicable) y la MCDU.

Esto incluye la confirmación de la secuencia de puntos de recorrido, la razonabilidad de los ángulos de derrota y las distancias, toda limitación de altitud o de velocidad y, cuando sea posible, los puntos de recorrido que son de paso y los que son de sobrevuelo. Si es obligatorio en una ruta, será necesario hacer una verificación para confirmar que la actualización excluya una NAVAID en particular. No debe usarse una ruta si existe una duda en cuanto a su validez en la base de datos de navegación.

La creación de nuevos puntos de recorrido mediante la entrada manual de los mismos en el sistema RNP 1 por la tripulación de vuelo invalidaría la ruta y no está permitida.

Cuando el procedimiento de contingencia requiere la reversión a una ruta de llegada convencional, es necesario completar los preparativos antes de comenzar el procedimiento RNP 1.

Las modificaciones de procedimientos en el área terminal pueden consistir en rumbos radar o autorizaciones "direct to" y el piloto debe poder reaccionar oportunamente. Esto puede incluir la inserción de puntos de recorrido tácticos tomados de la base de datos. No está permitido que el piloto ingrese manualmente o modifique la ruta cargada usando puntos de recorrido temporarios o puntos de referencia que no están previstos en la base de datos.

Los pilotos deben verificar si el sistema de navegación de la aeronave está funcionando correctamente y si el procedimiento y la pista de llegada correcta (incluida toda transición aplicable) se han ingresado y están correctamente representados.

Si bien no es obligatorio un método en particular, se deben observar las altitudes publicadas y las restricciones de velocidad.

Procedimientos de Contingencia

El piloto debe notificar al ATC toda pérdida de capacidad RNP (alertas de integridad o pérdida de navegación) juntamente con el proceder propuesto. Si por alguna razón, no pueden cumplir los requisitos de una SID o STAR RNP 1, los pilotos deben avisar al ATIS lo antes posible. La pérdida de capacidad RNP incluye toda falla o suceso que haga que la aeronave ya no pueda satisfacer los requisitos RNP 1 de la ruta.

En caso de falla de las comunicaciones, el piloto debe continuar con los procedimientos establecidos para pérdida de comunicaciones.

RNP APCH

Seguir lo siguiente de acuerdo al AFM:

- LP, ILS, GLS, LOC, LOC-BC, LDA, SDF and MLS approaches, using the FMS for guidance, are prohibited.
- For airplanes Pre-Mod. SB145-34-0125, LNAV/VNAV and LPV approaches, using the FMS for guidance, are prohibited.
- Approved GPS FDE availability prediction program and suitable backup navigation to divert and land at an alternate destination is required for RNP approach operations with TSO-C129/129a sensor and to TSO-C145c/146c sensor operating outside SBAS coverage area.
- If GPS/SBAS service availability can be confirmed through service provider services (e.g.: NOTAM), then the use of prediction programs may not be required for RNP/RNAV operations with TSO-C145c/146c sensor operating within SBAS coverage area.
- Use of FMS guidance for conducting instrument approach operations is conditioned to the display of the APP annunciator set on PFD once within 2 NM from the final approach fix.
- Use of FMS guidance for conducting instrument approach procedures is prohibited with the FMS operating in the degrade or dead-reckoning mode (DGR or DR annunciation set on PFD).
- The pilot must review the complete transition-approach, comparing the waypoints and altitudes displayed on the FMS with those on the published procedure prior to activation to ensure that the correct procedure and transition are selected.
- For airplanes Pre-Mod. SB145-34-0125, the Flight Director must be coupled to the LNAV mode (autopilot coupled or not coupled), to accomplish approach operations based on FMS guidance.
- The Flight Director must be coupled to the LNAV/VGP mode (autopilot coupled or not coupled) to perform instrument approach operations to LNAV/VNAV or LPV line of minima.
- Advisory vertical guidance deviation information is only an aid to help pilots comply with altitude restrictions. When using advisory vertical guidance, the pilot must rely on the altimeter as the primary vertical reference for compliance with all altitude restrictions associated with the instrument approach procedure, including compliance with all associated step-down fixes.

CONTINUES ON NEXT PAGE

S30-10

ANAC APPROVED
REVISION 69

Copyright © by Embraer. Refer to cover page for details.

AFM-1451153 - FAA

Junio 2025	Reedición 2	9 página-144
Link Conexión Aérea S.A. de C.V.		

RNP LNAV/VNAV

Seguir lo siguiente de acuerdo al AFM:



**AIRPLANE
FLIGHT
MANUAL**

**SUPPLEMENT 30
FMZ2010 FMS
(NZ 5.1.1)**

CONTINUED FROM PREVIOUS PAGE

- Only the LNAV/VNAV or LPV line of minima on an approach chart can guarantee the vertical path. For airplanes Post-Mod. SB145-34-0125, when performing an approach to LNAV minima and the approach chart also contains LNAV/VNAV line of minima with step-down fixes, vertical path is not guaranteed. When performing an approach to LNAV only minima, VNAV guidance provided by the Baro-VNAV function must be considered as advisory only. The pilot must ensure compliance with ATC clearances and altitude restrictions by using the primary barometric altimeter.
- The use of temperature compensation feature is required if Baro-VNAV operation outside the temperature limits published on approach procedure chart is intended.
- FMS Missed Approaches using the CDU Mode Select Button during the final approach segment is prohibited.

1 - Dec 16/22 - 20:50:58

SUPPLEMENT 30
FM22010 FMS
(NZ 6.1.1)

AIRPLANE
FLIGHT
MANUAL



LPV APPROACH (AIRPLANES POST-MOD. SB145-34-0125)

Prior to the IAF:

Approach Procedure LOAD

Prior to the FAF:

VNV Button PRESS

APR Button PRESS

LPV Armed VERIFY

After the FAF:

LPV Active VERIFY

NOTE: LPV indications will not be displayed if the navigation source is copied (FMS 2 is selected on PFD 1 or FMS 1 is selected on PFD 2 as the navigation source).

LNAV/VNAV APPROACH (AIRPLANES POST-MOD. SB145-34-0125)

Prior to the IAF:

Approach Procedure LOAD

Prior to the FAF:

VNV Button PRESS

APR Button PRESS

VGP Armed VERIFY

After the FAF:

VGP Active VERIFY

User: alherra - Printed By myTechCare - Dec 16/22 - 20:50:58

S30-16

Copyright © by Embraer. Refer to cover page for details.

ANAC APPROVED
REVISION 09

APM-1451103 - FAA

9.27.3 Capacitación PBN

De acuerdo a la normativa internacional y nacional y lo, mencionado en la **CO AV-11/09 R2** y a las operaciones PBN que puede realizar las aeronaves de TAR.

Se deberá seguir lo mencionado en su numeral 4.5.5 de la **CO AV-11/09 R2**:

4.5.5 Capacitación y adiestramiento del personal técnico aeronáutico

El concesionario, permisionario u operador aéreo que efectué operaciones RNAV 1 y 2, debe impartir adiestramiento inicial y recurrente (al menos cada 24 meses) para la tripulación de vuelo; misma que debe considerar, además de la información de los numerales anteriores, al menos los siguientes temas:

- a) Significado y uso correcto de los sufijos del equipo de la aeronave /navegación;
- b) Características de los procedimientos determinadas a partir de la representación cartográfica y la descripción textual;
- c) Representación de los tipos de puntos de recorrido (de sobrevuelo y de paso) y terminaciones de trayectorias (indicadas en 3.3.3.3, de terminaciones de trayectoria 424 ARINC) y cualquier otro tipo empleado por el concesionario, permisionario u operador aéreo, así como las correspondientes trayectorias de vuelo de la aeronave;
- d) equipo de navegación requerido para operaciones en rutas/SID/STAR RNAV, por ejemplo: DME/DME, DME/DME/IRU y GNSS;
- e) información específica sobre el sistema RNAV:
 - I. niveles de automatización, indicaciones de modo, cambios, alertas, interacciones, reversiones y degradación;
 - II. integración funcional con otros sistemas de la aeronave;
 - III. significado y pertinencia de las discontinuidades de ruta, así como procedimientos relacionados con la tripulación de vuelo;
 - IV. procedimientos de los pilotos compatibles con la operación;
 - V. tipos de sensores de navegación (por ejemplo, DME, IRU, GNSS) utilizados por el sistema RNAV y la correspondiente priorización/ponderación/lógica del sistema;
 - VI. anticipación de virajes teniendo en consideración los efectos de la velocidad y la altitud;
 - VII. interpretación de presentaciones electrónicas y símbolos; comprensión de la configuración de la aeronave y las condiciones operacionales requeridas para apoyo de operaciones RNAV, es decir, selección apropiada de escala CDI (puesta a escala de la presentación de desviación lateral);
- f) procedimientos de operación del equipo RNAV aplicables, incluida la forma de realizar lo siguiente:
 - I. verificar la vigencia e integridad de los datos de navegación de la aeronave;
 - II. verificar si el sistema RNAV ha realizado con éxito las autoverificaciones;
 - III. inicializar la posición del sistema de navegación;
 - IV. encontrar y seleccionar una SID o STAR para realizarla con la transición apropiada;
 - V. observar las limitaciones de velocidad y/o altitud relacionadas con una SID o STAR;
 - VI. seleccionar la STAR o SID apropiada para la pista activa en uso y estar familiarizado con los procedimientos para llevar a cabo un cambio de pista;
 - VII. realizar una actualización manual o automática (con cambio de punto de despegue, si es aplicable);
 - VIII. verificar los puntos de recorrido y la programación del plan de vuelo;
 - IX. volar directamente hasta un punto de recorrido;
 - X. volar con curso/derrota hasta un punto de recorrido;
 - XI. interceptar un curso/derrota;
 - XII. seguir vectores y volver a una ruta RNAV desde el modo "rumbo";
 - XIII. determinar el error/desviación lateral; más específicamente, se deben comprender y respetar las desviaciones máximas permitidas en apoyo de la RNAV;

- XIV. resolver las discontinuidades de ruta;
- XV. extraer información y volver a seleccionar el sensor de navegación;
- XVI. cuando sea obligatorio, confirmar la exclusión de una NAVAID específica o de un tipo de NAVAID;
- XVII. cuando la administración de aviación del Estado lo exija, realizar verificaciones de errores de navegación crasos utilizando NAVAID convencionales;
- XVIII. cambiar el aeropuerto de llegada y el aeropuerto de alternativa;
- XIX. realizar funciones de desplazamiento paralelo si se tiene la capacidad. Los pilotos deben saber la forma en que se aplican los desplazamientos, la funcionalidad de sus sistemas RNAV y la necesidad de avisar al ATC si esta funcionalidad no está disponible;
- XX. realizar funciones de espera RNAV;
- g) niveles de automatización recomendados por el concesionario, permisionario u operador aéreo según la fase de vuelo y la carga de trabajo, incluidos los métodos para reducir al mínimo el error lateral a fin de mantener el eje de la ruta;
- h) fraseología R/T para aplicaciones RNAV; y
- i) procedimientos de contingencia para aplicaciones RNAV/RNP.

Con respecto a la capacitación de los Oficiales de Operaciones, esta debe ser inicial y recurrente (al menos cada 24 meses) y el contenido debe ser acorde las funciones y responsabilidades del Oficial de Operaciones asignado a la planeación del vuelo, considerando por lo menos los elementos señalados en el presente numeral 4.5.

Se deberá seguir lo mencionado en su numeral 4.8.5 de la **CO AV-11/09 R2**:

4.8.5 Capacitación y adiestramiento del personal técnico aeronáutico

Los concesionarios, permisionarios u operadores aéreos que pretendan realizar operaciones RNP i; deben proporcionar la adiestramiento inicial y recurrente (al menos cada 24 meses) para el personal técnico aeronáutico de vuelo, conforme a lo que se menciona en el presente numeral.

Los programas de adiestramiento para la tripulación de vuelo deben tratar los siguientes elementos:

- a) información incluida en el presente numeral 4.8;
- b) significado y uso correcto de los sufijos de equipo de la aeronave/navegación;
- c) características de los procedimientos determinadas a partir de la representación cartográfica y la descripción textual;
- d) representación de los tipos de puntos de recorrido (de sobrevuelo y de paso) y terminaciones de trayectoria, terminaciones de trayectoria ARINC 424 y cualquier otro tipo empleado por el concesionario, permisionario u operador aéreo, así como las correspondientes trayectorias de vuelo de la aeronave;
- e) equipo de navegación requerido para operaciones SID y STAR RNP i;
- f) información específica sobre el sistema RNP:
 - I. niveles de automatización, indicaciones de modo, cambios, alertas, interacciones, reversiones y degradación;
 - II. integración funcional con otros sistemas de la aeronave;
 - III. significado y pertinencia de las discontinuidades de ruta, así como procedimientos relacionados con la tripulación de vuelo;
 - IV. procedimientos de los pilotos compatibles con la operación;
 - V. tipos de sensores de navegación utilizados por el sistema RNP y la correspondiente priorización/ponderación/lógica del sistema;
 - VI. anticipación de virajes teniendo en consideración los efectos de la velocidad y la altitud;
 - VII. interpretación de presentaciones electrónicas y símbolos; y
 - VIII. comprensión de la configuración de la aeronave y las condiciones operacionales requeridas para apoyo de operaciones RNP i, es decir,

selección apropiada de escala CDI (puesta a escala de la presentación de desviación lateral);

g) procedimientos de operación del sistema RNP aplicables, incluida la forma de realizar lo siguiente:

- I. verificar la vigencia e integridad de los datos de navegación de la aeronave;
- II. verificar si el sistema RNP ha realizado con éxito las autoverificaciones;
- III. inicializar la posición del sistema de navegación;
- IV. encontrar y seleccionar una SID o STAR RNP 1 para realizarla con la transición apropiada;
- V. observar las limitaciones de velocidad y/o altitud relacionadas con una SID o STAR RNP 1;
- VI. seleccionar la STAR o SID RNP 1 apropiada para la pista activa en uso y estar familiarizado con los procedimientos para llevar a cabo un cambio de pista;
- VII. verificar los puntos de recorrido y la programación del plan de vuelo;
- VIII. volar directamente hasta un punto de recorrido;
- IX. volar con curso/por derrota hasta un punto de recorrido;
- X. interceptar un curso/derrota;
- XI. volar según vectores radar y volver a una ruta RNP 1 desde el modo "rumbo";
- XII. determinar el error/desviación lateral; más específicamente, se deben comprender y respetar las desviaciones máximas permitidas en apoyo de la RNP 1;
- XIII. resolver las discontinuidades de ruta;
- XIV. extraer información y volver a seleccionar el sensor de navegación;
- XV. cuando sea obligatorio, confirmar la exclusión de una NAVAID específica o de un tipo de NAVAID;
- XVI. cambiar el aeropuerto de llegada y el aeropuerto de alternativa;
- XVII. realizar funciones de desplazamiento paralelo si se tiene la capacidad. Los pilotos deben saber la forma en que se aplican los desplazamientos, la funcionalidad de sus sistemas RNP y la necesidad de avisar al ATC si esta funcionalidad no está disponible; y
- XVIII. realizar funciones de espera RNAV;

h) niveles de automatización recomendados por el concesionario, permisionario u operador aéreo según la fase de vuelo y la carga de trabajo, incluidos los métodos para reducir al mínimo el error lateral a fin de mantener el eje de la ruta;

i) fraseología R/T para aplicaciones RNAV/RNP; y

j) procedimientos de contingencia para fallas RNAV/RNP.

Con respecto a la capacitación de los Oficiales de Operaciones, esta debe ser inicial y recurrente (al menos cada 24 meses) y el contenido debe ser acorde las funciones y responsabilidades del Oficial de Operaciones asignado a la planeación del vuelo, considerando por lo menos los elementos señalados en el presente numeral 4.8.

4.8.6 Bases de datos de navegación

Los concesionarios, permisionarios u operadores aéreos, deben obtener la base de datos de navegación de un proveedor que cumple los requisitos del documento DO

200A de RTCA/ED 76 de EUROCAE, Standards for Processing Aeronautical Data. Una carta de aprobación expedida por la autoridad aeronáutica correspondiente acreditará el cumplimiento de este requisito (por ejemplo, una carta de aprobación de la FAA expedida de conformidad con AC 20-153 de la FAA o una carta de aprobación de AESA expedida de conformidad con la Opinión Nr. 01/2005 de AESA). Así mismo, se deben realizar verificaciones periódicas de las bases de datos de navegación en servicio a fin de satisfacer los requisitos vigentes del control de calidad.

Los concesionarios, permisionarios u operadores aéreos que ya cuenten con una aprobación operacional RNP 1, deben notificar al proveedor de bases de datos de navegación las discrepancias que invalidan una SID o STAR y las SID o STAR afectadas deben quedar prohibidas mediante notificación del concesionario, permisionario u operador aéreo a sus pilotos.

Se deberá seguir lo mencionado en su numeral 4.9.6 de la **CO AV-11/09 R2**:

4.9.6 Capacitación y adiestramiento del personal técnico aeronáutico.

Los concesionarios, permisionarios y operadores aéreos que pretendan realizar operaciones

RNP APCH con mínimos de operación LNAV y LNAV/VNAV; deben proporcionar la capacitación inicial y recurrente (al menos cada 24 meses) para el personal técnico aeronáutico de vuelo, conforme a lo que se menciona en el presente numeral.

Los programas de instrucción para la tripulación de vuelo deben tratar los siguientes elementos:

- a) la información del presente numeral 4.9;
- b) importancia y uso correcto de los sistemas RNP;
- c) características de los procedimientos determinadas a partir de la representación cartográfica y la descripción textual;
- d) conocimiento respecto a la representación de los tipos de puntos de recorrido (de sobrevuelo y de paso), terminaciones de trayectoria requeridas (IF, TF, DF) y cualquier otro tipo utilizado por el concesionario, permisionario u operador aéreo, así como las correspondientes trayectorias de vuelo de las aeronaves;
- e) conocimiento del equipo de navegación requerido a fin de realizar operaciones RNP APCH (por lo menos un sistema RNP basado en CNS5);
- f) conocimiento de información específica sobre el sistema RNP:
 - I. niveles de automatización, indicaciones de modo, cambios, alertas, interacciones, reversiones y degradación;
 - II. integración funcional con otros sistemas de la aeronave;
 - III. significado y pertinencia de las discontinuidades de rutas, así como los procedimientos conexos de la tripulación de vuelo;
 - IV. procedimientos de vigilancia para cada fase del vuelo;
 - V. tipos de sensores de navegación utilizados por el sistema RNP y la correspondiente priorización/ponderación/lógica del sistema;
 - VI. anticipación de virajes teniendo en consideración los efectos de la velocidad y la altitud;
 - VII. interpretación de presentaciones y símbolos electrónicos;
- g) conocimiento de los procedimientos de operación del equipo RNAV aplicables, incluido la forma de realizar lo siguiente:
 - I. verificar la vigencia de los datos de navegación de la aeronave;
 - II. verificar si el sistema RNP ha realizado con éxito las autoverificaciones;
 - III. inicializar la posición del sistema RNP;
 - IV. extraer y realizar un RNP APCH;
 - V. observar las restricciones de velocidad y/o altitud relacionadas con un procedimiento de aproximación;
 - VI. realizar la interceptación de un segmento inicial o intermedio de una aproximación después de la notificación ATC;
 - VII. verificar los puntos de recorrido y la programación del plan de vuelo;
 - VIII. volar directamente hasta un punto de recorrido;
 - IX. determinar el error/desviación lateral;
 - X. insertar y suprimir la discontinuidad de la ruta;
 - XI. cuando lo requiera la administración de aviación del Estado, realizar verificaciones de errores crasos de navegación utilizando NAVAID convencionales; y
 - XII. cambiar el aeropuerto de llegada y el aeropuerto de alternativa;
- h) conocimiento de los niveles de automatización por fase de vuelo y carga de trabajo recomendados por el concesionario, permisionario u operador aéreo, que incluyen métodos para minimizar el error lateral para mantener el eje del procedimiento;
- i) conocimiento de fraseología de radiotelefonía para aplicaciones RNP; y
- j) competencia para realizar procedimientos de contingencia a raíz de fallas del sistema RNP.

Con respecto a la capacitación de los Oficiales de Operaciones, esta debe ser inicial y recurrente (al menos cada 24 meses) y el contenido debe ser acorde las funciones y responsabilidades del Oficial de Operaciones asignado a la planeación del vuelo, considerando por lo menos los elementos señalados en el presente numeral 4.9.

Se deberá seguir lo mencionado en su numeral 4.10.4 de la **CO AV-11/09 R2**:

4.10.4 Capacitación y adiestramiento del personal técnico aeronáutico

Los concesionarios, permisionarios y operadores aéreos que pretendan realizar operaciones RNP APCH con mínimos de operación LP y LPV; deben proporcionar la capacitación inicial y recurrente (al menos cada 24 meses) para el personal técnico aeronáutico de vuelo, conforme a lo que se menciona en el presente numeral.

Los programas de instrucción para la tripulación de vuelo deben tratar los siguientes elementos:

- a) concepto de aproximación RNP conteniendo mínimos LP o LPV:
 - I. teoría de las operaciones de aproximación;
 - II. cartas de aproximación;
 - III. uso del sistema de aproximación incluyendo:
 - 1) selección de procedimiento de aproximación LP o LPV; y
 - 2) principio similar al ILS;
 - IV. uso del modo de navegación lateral y técnicas de control lateral conexas;
 - V. uso de modos VNAV y técnicas de control vertical conexas;
 - VI. fraseología R/T para operaciones de aproximación LP o LPV; y
 - VII. consecuencias para las operaciones de aproximación LP o LPV del mal funcionamiento de sistemas que no están relacionados con el sistema de aproximación [p.ej., falla del sistema hidráulico];
- b) operación de aproximación RNP conteniendo mínimos LP o LPV:
 - I. definición de operaciones de aproximación LP o LPV y su relación directa con los procedimientos RNAV (GNSS);
 - II. requisitos de reglamentación para las operaciones de aproximación LP o LPV;
 - III. equipo de navegación requerido para operaciones de aproximación LP o LPV:
 - 1) conceptos y características del GPS;
 - 2) características del GNSS aumentado; y
 - 3) MEL;
 - IV. características de procedimiento:
 - 1) representación en las cartas;
 - 2) representación en pantallas en la aeronave; y
 - 3) mínimas;
 - V. obtención de un procedimiento de aproximación LP o LPV de la base de datos (p.ej., utilizando su nombre o el número de canal SBAS);
 - VI. cambio de aeropuerto de llegada y aeropuerto de alternativa;
 - VII. ejecución del procedimiento:
 - 1) uso de piloto automático, mando de gases automático y director de vuelo;
 - 2) comportamiento en modo de guía de vuelo;
 - 3) gestión de la trayectoria lateral y vertical;
 - 4) cumplimiento de las restricciones de velocidad o altitud;
 - 5) interceptación de un segmento inicial o intermedio de una aproximación después de notificar
 - 6) ATC;
 - 7) interceptación de la prolongación del FAS (p.ej., utilizando la función VTF);
 - 8) consideración de la indicación de modo de aproximación del GNSS (LP, LPV, LNAV/VNAV,
 - 9) navegación lateral); y
 - 10) uso de otro equipo de la aeronave para apoyar la vigilancia de la derrota, evitar condiciones meteorológicas adversas y evitar obstáculos;
 - VIII. procedimientos ATC;
 - IX. procedimientos anormales; y
 - X. procedimientos de contingencia.

Con respecto a la capacitación de los Oficiales de Operaciones, esta debe ser inicial y recurrente (al menos cada 24 meses) y el contenido debe ser acorde las funciones y

responsabilidades del Oficial de Operaciones asignado a la planeación del vuelo, considerando por lo menos los elementos señalados en el presente numeral 4.10.

Programación y periodicidad

El área de capacitación de TAR se encargará de programar y solicitar los cursos referentes al PBN de acuerdo a lo siguiente:

Periodicidad	Personal con licencia	Personal sin licencia
24 meses	´Pilotos, Oficiales de Operaciones y Técnicos de Mantenimiento	Personal de Ingeniería Operaciones y Mantenimiento



Manual General de Operaciones

CAPÍTULO 10

INFORMACION DE RUTAS Y
AEROPUERTOS

CAPÍTULO 10

Información de Rutas y Aeropuertos

Junio 2025

Reedición 2

10 Página-1

Link Conexión Aérea S.A. de C.V.



Manual General de Operaciones

CAPÍTULO 10

INFORMACION DE RUTAS Y
AEROPUERTOS

PAGINA INTENCIONALMENTE DEJADA EN BLANCO

Junio 2025

Reedición 2

10 Página-2

Link Conexión Aérea S.A. de C.V.

CONTENIDO

10.1 Instrucciones e información relacionada con comunicaciones, navegación y aeropuertos, incluyendo niveles mínimos de vuelo y altitudes para cada ruta y mínimo operacional para cada aeropuerto programado para ser utilizado	5
10.1.1 Contenido de la información del PIA	5
10.1.2 Limitaciones en Ruta en el AOC, ubicación	6
10.1.3 Limitaciones en Aeropuertos	6
10.2 Nivel mínimo de vuelo/altitud.	6
10.3 Mínimo operacional para la salida, aeropuertos de destino y alternos.	7
10.3.1 Desvío al alternativo	7
10.4 Instalaciones de comunicación y ayudas de navegación.	8
10.5 Datos de pista e instalaciones de aeropuerto	8
10.5.1 Datos de Gerente Corporativo de Aeropuertos	8
10.6 Procedimientos de salida, aproximación y aproximación fallida, incluyendo procedimientos de atenuación del ruido.....	9
10.7 Procedimientos de fallas de COM.	9
10.8 Instalaciones de rescate y búsqueda deberán llevarse a bordo en relación con el tipo de vuelo y la ruta volada, incluyendo el método para verificar su validez.....	9
10.9 Disponibilidad de información meteorológica y servicios MET.	10
10.10 Procedimientos en ruta COM/NAV incluyendo espera	10
10.11 Categorización de aeropuertos para calificar la competencia de la tripulación.	11
10.11.1 Lista de aeropuertos, rutas, despegues o aproximaciones que requieren Calificación Especial.....	12
10.11.2 Aeropuertos, rutas, despegues o aproximaciones que NO requieren Calificación Especial	12
10.11.3 Tormentas eléctricas y uso del radar	13
10.11.4 Tormentas de arena	14
10.11.5 Turbulencia de estela	14
10.11.6 Vuelo a través de lluvia fuerte y/o granizo	14
10.11.7 Inversión térmica	15
10.11.8 Vuelo en turbulencia/ondas orográficas o dentro de la corriente de chorro.....	16



Manual General de Operaciones

CAPÍTULO 10

INFORMACION DE RUTAS Y
AEROPUERTOS

PAGINA INTENCIONALMENTE DEJADA EN BLANCO

10.1 Instrucciones e información relacionada con comunicaciones, navegación y aeropuertos, incluyendo niveles mínimos de vuelo y altitudes para cada ruta y mínimo operacional para cada aeropuerto programado para ser utilizado

TAR operara las rutas autorizadas, cumpliendo en todo momento las limitaciones denotadas en el AOC.

Para consultar las rutas operadas por TAR consultar el AOC en su apartado B- AUTORIZACIONES Y LIMITACIONES EN RUTA, parte B31.

NOTA 1: las rutas operadas por TAR pueden aumentar o disminuir es decir cambiar acorde a lo que las necesidades y proyección de la compañía lo requieran, las rutas serán actualizadas en el AOC mediante las revisiones al mismo.

NOTA 2: TAR puede operar vuelos a destinos no declarados dentro de sus rutas en la parte B31 del AOC, debido a su autorización para realizar vuelos de fletamento, estos vuelos son manejados como charters.

10.1.1 Contenido de la información del PIA

Para todas las operaciones de TAR se emplearán los datos y cartas del PIA.

En dichos Manuales / Cartas se proporciona información actualizada de:

Nivel Mínimo de Vuelo para cada ruta	PIA PARTE 1 ENR 3
Mínimos Operacionales de cada aeropuerto	PIA PARTE 1 y 2 AD 2 para los aeropuertos de la tabla 4.3.5 -1
Instalaciones de Comunicación y ayudas a la navegación	PIA PARTE 1 ENR 2 y 4
Datos de pista e instalaciones de aeropuerto	PIA PARTE 1 y 2 AD 2 para los aeropuertos de la tabla 4.3.5 -1
Procedimientos de Salida, Llegada, Ruta y Espera	PIA PARTE 1 y 2 AD 1 y 2 para los aeropuertos de la tabla 4.3.5 -1
Disponibilidad de Servicios en los aeropuertos	PIA PARTE 1 y 2 AD 1 y 2 para los aeropuertos de la tabla 4.3.5 -1

Nota: es responsabilidad de TAR mantener actualizada la información del AIP de México, tanto en las aeronaves como en los aeropuertos en los que opere.

10.1.2 Limitaciones en Ruta en el AOC, ubicación

En el AOC se encuentran las siguientes limitaciones en ruta para operaciones dentro de México y aguas jurisdiccionales:

- AOC B31 (Áreas de Operación en ruta dentro de México y aguas jurisdiccionales)
- AOC B33 (Reglas de Vuelo por Instrumentos IFR)
- AOC B34 (Operación en aeropuertos sin servicio ATC de aeropuerto)

10.1.3 Limitaciones en Aeropuertos

En el AOC se encuentran las siguientes limitaciones en Aeropuertos dentro de México:
AOC C52 (Procedimientos de aproximación por instrumentos y Mínimos de utilización).

A continuación, se encuentra un resumen del contenido de dicha especificación.
Resumen AOC C52 (Mínimos de Despegue).

En todos los aeropuertos, los mínimos de despegue serán iguales o superiores a los mínimos de aterrizaje publicados (PIA), a menos que se haya aprobado y esté disponible un aeropuerto alternativo de despegue. En ningún caso, sin embargo, los mínimos serán inferiores a un RVR de 600 m, donde se tenga información de RVR, en todas las demás operaciones se usará la información del PIA.

10.2 Nivel mínimo de vuelo/altitud.

Con objetivo de no duplicar información en el MGO y aunado al hecho que el personal de operaciones de acuerdo al MGO Generalidades cuenta con acceso a las publicaciones de los manuales complementarios del MGO que se indican en la misma sección, este inciso se refiere a los siguientes manuales de TAR

Manual de Despacho
Publicación de Información Aeronáutica MEX

Nivel mínimo de vuelo/altitud.

MD CAP3, SEC 3.2
PIA PARTE 1 ENR 3

IMPORTANTE

Se respetará en todo momento las restricciones de rendimientos de los manuales AOM SOP y AFM del fabricante del E145

10.3 Mínimo operacional para la salida, aeropuertos de destino y alternos.

Con objetivo de no duplicar información en el MGO Raíz y aunado al hecho que el personal de operaciones de acuerdo al MGO Generalidades cuenta con acceso a las publicaciones de los manuales complementarios del MGO que se indican en la misma sección, este inciso de refiere a los siguientes manuales de TAR

Manual de Despacho
Publicación de Información Aeronáutica PIA

Mínimo operacional para la salida, aeropuertos de destino y alternos.

MD CAP 3, SEXC 3.3
PIA PARTE 1 y 2 AD 2 para los aeropuertos de la tabla 4.3.5 -1

IMPORTANTE

Se respetará en todo momento las restricciones de rendimientos de los manuales AOM SOP y AFM del fabricante del E145.

10.3.1 Desvío al alterno

Si durante el desarrollo de un vuelo de TAR, 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 CCO 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 CCO de sus intenciones y/o razones de desvío, este deberá de comunicarse al CCO. lo más pronto 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 de Vuelo en turno del CCO deberá contactar a los servicios de CTA. correspondientes 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 de Vuelo en turno notificará la situación en el siguiente orden:

- ☐ Jefe de Despacho y Control de Vuelos.
- ☐ C.C.M. (Centro de Control Mantenimiento).
- ☐ Ground Handling 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.

10.4 Instalaciones de comunicación y ayudas de navegación.

Con objetivo de no duplicar información en el MGO Raíz y aunado al hecho que el personal de operaciones de acuerdo al MGO Generalidades cuenta con acceso a las publicaciones de los manuales complementarios del MGO que se indican en la misma sección, este inciso de refiere a los siguientes manuales de TAR

Manual de Despacho

Publicación de Información Aeronáutica PIA

Instalaciones de comunicación y ayudas de navegación	MD CAP 3 SEC 3.1.1 1PIA PARTE 1 y 2 AD 2 para los aeropuertos de la tabla 4.3.5 -1

IMPORTANTE

Se respetará en todo momento las restricciones de rendimientos de los manuales AOM SOP y AFM del fabricante del E145

10.5 Datos de pista e instalaciones de aeropuerto

Con objetivo de no duplicar información en el MGO Raíz y aunado al hecho que el personal de operaciones de acuerdo al MGO Generalidades cuenta con acceso a las publicaciones de los manuales complementarios del MGO que se indican en la misma sección, este inciso de refiere a los siguientes manuales de TAR

Manual de Despacho

Publicación de Información Aeronáutica PIA

Datos de pista e instalaciones de aeropuerto.	PIA PARTE 1 y 2 AD 1 y 2 para los aeropuertos de la tabla 4.3.5 -1

10.5.1 Datos de Gerente Corporativo de Aeropuertos

Gerente Corporativo de Aeropuertos. – Jose Antonio Duran
Email. jaduran@tarmexico.com
Teléfono. – 3316197253

10.6 Procedimientos de salida, aproximación y aproximación fallida, incluyendo procedimientos de atenuación del ruido.

Con objetivo de no duplicar información en el MGO Raíz y aunado al hecho que el personal de operaciones de acuerdo al MGO Generalidades cuenta con acceso a las publicaciones de los manuales complementarios del MGO que se indican en la misma sección, este inciso de refiere a los siguientes manuales de TAR

Publicación de Información Aeronáutica PIA
SOPM

Procedimientos de salida, aproximación y aproximación fallida, incluyendo procedimientos de atenuación del ruido.

PIA PARTE 1 y 2 AD 1 y 2 para los aeropuertos de la tabla 4.3.5 -1
SOPM 3-15-05

10.7 Procedimientos de fallas de COM.

Con objetivo de no duplicar información en el MGO Raíz y aunado al hecho que el personal de operaciones de acuerdo al MGO Generalidades cuenta con acceso a las publicaciones de los manuales complementarios del MGO que se indican en la misma sección, este inciso de refiere a los siguientes manuales de TAR

SOPM
MD

Procedimientos de fallas de COM

MD 3.1.3
SOPM 4-10 (Págs. 1 y 2), 4-30 (Pág. 1)

10.8 Instalaciones de rescate y búsqueda deberán llevarse a bordo en relación con el tipo de vuelo y la ruta volada, incluyendo el método para verificar su validez.

Con objetivo de no duplicar información en el MGO Raíz y aunado al hecho que el personal de operaciones de acuerdo al MGO Generalidades cuenta con acceso a las publicaciones de los manuales complementarios del MGO que se indican en la misma sección, este inciso de refiere a los siguientes manuales de TAR

Publicación de Información Aeronáutica PIA

Instalaciones de rescate y búsqueda deberán llevarse a bordo en relación con el tipo de vuelo y la ruta volada, incluyendo el método para verificar su validez.

PIA AD1 1.2-1 ENE PAG.
3.6.1



Manual General de Operaciones

CAPÍTULO 10

INFORMACION DE RUTAS Y AEROPUERTOS

10.9 Disponibilidad de información meteorológica y servicios MET.

Con objetivo de no duplicar información en el MGO Raíz y aunado al hecho que el personal de operaciones de acuerdo al MGO Generalidades cuenta con acceso a las publicaciones de los manuales complementarios del MGO que se indican en la misma sección, este inciso de refiere a los siguientes manuales de TAR

Manual de Despacho

Publicación de Información Aeronáutica PIA

Disponibilidad de información aeronáutica y servicios MET

MD CAP 3, SEC 3.1.6
PIA CAP. GEN. PAG 3.5

10.10 Procedimientos en ruta COM/NAV incluyendo espera

Con objetivo de no duplicar información en el MGO Raíz y aunado al hecho que el personal de operaciones de acuerdo al MGO Generalidades cuenta con acceso a las publicaciones de los manuales complementarios del MGO que se indican en la misma sección, este inciso de refiere a los siguientes manuales de TAR

Publicación de Información Aeronáutica PIA

Procedimientos en ruta COM/NAV incluyendo espera

PIA PARTE 1 ENR 1 1.5 ENR 2 2.1 Y 2.2
, ENR 3 Y ENR 4

10.11 Categorización de aeropuertos para calificar la competencia de la tripulación.

Especificaciones para definición de en aeropuertos, rutas, despegues o aproximaciones que requieren Calificación Especial

Cuando por las características de algún elemento de la operación se requiera que los pilotos o el piloto al mando tengan habilidades o conocimiento específicos de acuerdo a las siguientes especificaciones el aeropuerto, rutas, despegues o aproximaciones que se denominaran Operaciones con Calificación Especial.

Características para calificar como especial:

- Terrenos montañosos, incluyendo terreno alto, con un rápido aumento del terreno o terrenos con pendiente con gradientes que puedan originar que el piloto use regímenes de descenso de más de 4,000 ft/min en ruta o en el área terminal, o donde la aproximación publicada requiera más de 1000 ft por minuto dentro del FAF.
- Con terreno que contribuye a la existencia de las ondas de montaña, turbulencia, alta superficie vientos de más de 60 nudos en las aproximaciones, cambios repentinos del viento y / u otros fenómenos atmosféricos que podrían afectar a el rendimiento de la aeronave;
- Que contengan variaciones topográficas tales como cadenas montañosas, valles, barrancos, fiordos y otras áreas en las que las corrientes descendentes en el lado de sotavento o la dirección del viento puede hacer que atraviesa la zona o llevar a cabo un peligroso aterrizaje con viento cruzado de más de 25 nudos y no se obtenga otra opción operativa para el aterrizaje.
- Cuando el entorno del aeropuerto, pista de aterrizaje y / o enfoque es difícil de identificar por la noche debido a las luces circundantes dónde terreno podría contribuir a ilusiones ópticas durante el día o por la noche;
- Que carecen de iluminación en el aeropuerto, pista de aterrizaje y / o identificación del área de aproximación es difícil por la noche debido a la falta de puntos de referencia visibles;
- Que están desprovistos de la iluminación y la única referencia a las señales externas o visuales es insuficiente para el mantenimiento de un control adecuado actitud de la aeronave;
- Que requieren la aplicación de cualesquiera otras habilidades o conocimientos específicos, según lo determine el TAR o la AFAC

Para todos los puntos anteriores la Gerencia de Control Operacional, Gerencia de Seguridad Aérea, la Jefatura de Ingeniería de Operaciones en conjunto con la Jefatura de Pilotos definirán el tipo de calificación especial, para definir el adiestramiento correspondiente.

10.11.1 Lista de aeropuertos, rutas, despegues o aproximaciones que requieren Calificación Especial

La siguiente tabla presenta el elemento de la operación y su tipo para el adiestramiento a aplicar con base en la calificación del cuadro de rutas autorizadas en el AOC.

Aeropuertos y elemento de la Operación que se Califican como Especial	TIPO	Descripción del Adiestramiento
GDL Llegadas (incluido despegue y aterrizaje)	ESPECIAL	- En caso de operar por primera vez en un aeropuerto considerado como especial, el piloto al mando y el primer oficial, deberán ser calificados en ese aeropuerto, mediante el uso de un simulador completo de vuelo, FFS (Full Flight Simulator). Esta calificación puede ser efectuada por cualquier instructor oficial de TAR. - Los pilotos ya calificados para operar en un aeropuerto considerado como especial, deben de realizar un vuelo de ruta que incluya un aterrizaje y un despegue en dicho aeropuerto en un periodo no mayor a 12 meses calendario. En caso de exceder este periodo de 12 meses calendario, deberán ser re-calificados por un Inspector Verificador de la AFAC o por un Evaluador Designado.

Nota: Deberá asentarse dentro del formato de evaluación para Simulador, en la sección de comentarios cuando se efectuó calificación especial, especificando el aeropuerto (MMGL) y en cumplimiento al presente capítulo y sección de este MGO.

10.11.2 Aeropuertos, rutas, despegues o aproximaciones que NO requieren Calificación Especial

Todos los demás aeropuertos que no están incluidos en la lista y que están autorizados en el AOC únicamente requieren que el piloto al mando y el segundo al mando estén familiarizado en el briefing de salida con la siguiente información contenida en el PIA –AD y sus alternos, así como con la información meteorológica suministrada por el CCO.

- 1) El terreno y las altitudes mínimas de seguridad;

- 2) Las condiciones meteorológicas estacionales;
- 3) Los procedimientos, instalaciones y servicios de meteorología, de comunicaciones y de tránsito aéreo;
- 4) Los procedimientos de búsqueda y salvamento; y
- 5) Las instalaciones de navegación y los procedimientos, comprendidos los de navegación a larga distancia, asociados a la ruta en que se haya de realizar el vuelo.

10.11.3 Tormentas eléctricas y uso del radar

El equipo RADAR en vuelo deberá estar siempre en la posición “ON” en condiciones IMC y/u Operaciones Nocturnas.

El equipo de RADAR deberá ser utilizado para verificar la trayectoria de vuelo siempre que alguna actividad de tormenta sea prevista o reportada.

Antes del despegue

El Piloto al mando deberá mencionar dentro del Briefing antes del despegue, el procedimiento y maniobras de escape de Windshear, cuando exista Actividad de Tormenta dentro de 3 Millas Náuticas del aeropuerto.

El Capitán deberá de considerar la posibilidad de demorar el despegue.

Después del despegue y durante el ascenso.

La tripulación de vuelo deberá mantener a la aeronave, en todo momento, en una trayectoria fuera de cualquier actividad de tormenta, en coordinación con el Control de Tránsito Aéreo.

En crucero

La tripulación de vuelo deberá mantener a la aeronave, en todo momento, en una trayectoria fuera de cualquier actividad de tormenta, en coordinación con el Control de Tránsito Aéreo.

Se recomienda una desviación de cuando menos 20 Millas Náuticas hacia la dirección del viento.

Descenso / aproximación

El Piloto al mando deberá incluir, dentro de su briefing de descenso y aproximación, el procedimiento y la maniobra de escape de windshear, cuando exista actividad de Tormenta dentro de 3 Millas Náuticas del aeropuerto.

El capitán deberá considerar la posibilidad de demorar la aproximación o desviarse a un aeropuerto alternativo.

10.11.4 Tormentas de arena

Las tormentas de arena severas, pueden reducir la visibilidad a cero, imposibilitando la realización de vuelos, adicionalmente dañarán los bordes de ataque, posible bloqueo del sistema pitot estático.

El Capitán deberá llevar a cabo el briefing correspondiente y deberá informar a los pasajeros respecto a demoras en el despegue, aproximación o en su caso desviación a un aeropuerto alternativo.

10.11.5 Turbulencia de estela

La tripulación de vuelo deberá estar consciente del peligro que representa la **Turbulencia de Estela** provocada por otra aeronave, particularmente de aquellas con categoría "HEAVY".

Es responsabilidad de la tripulación de vuelo, tomar todas las medidas necesarias para evitar el encuentro con este tipo de turbulencia de estela, incluyendo el tiempo mínimo para el despegue cuando este se efectúe después de una aeronave con categoría "HEAVY" (2 minutos o lo que indique el CTA)

10.11.6 Vuelo a través de lluvia fuerte y/o granizo

Durante un vuelo a través de lluvia fuerte y/o granizo, se experimentará fluctuaciones en los parámetros del avión, incluyendo pérdida notable en la temperatura de los gases de salida (ITT / EGT).

El uso del Encendido Continuo es altamente recomendado.

En el caso de volar dentro de un área con precipitación de granizo, la tripulación de vuelo deberá anotar este evento en la Bitácora del avión (incluyendo velocidad y/o detalles adicionales)

10.11.7 Inversión térmica

La inversión térmica es una desviación del cambio normal de las propiedades de la Atmósfera con el aumento de la altitud.

Existe una inversión térmica cuando la temperatura del aire aumenta con la altura, en vez de disminuir como sería normal, lo cual quiere decir que el aire es más caliente arriba que en las capas bajas. Este aumento de temperatura puede tener lugar inmediatamente por encima del suelo o bien a una determinada altura. En el primer caso se denomina inversión a nivel del suelo, y en el segundo, inversión en altura.

Existen muchos tipos de inversión térmica, entre ellos:

1. Existirá una inversión térmica cuando el aire caliente se desplaza sobre la superficie terrestre que está fría.
2. La inversión térmica más frecuente es la que se produce sobre la superficie terrestre debido a su enfriamiento nocturno. La masa de aire cercana al suelo se enfría por contacto con este, pero el enfriamiento no se extiende muy arriba. Por tanto, a una altitud de unos cientos de pies, la temperatura del aire puede permanecer constante desde las seis horas de la tarde a las 6 horas de la mañana, produciéndose la inversión en esta capa.
3. Hay una inversión cuando un aire frío se halla moviéndose bajo otro más caliente.
4. Una inversión con carácter fijo es la ocasionada por la capa de ozono de la estratosfera, que, por absorber los rayos ultravioletas de la radiación solar, hace que aumente la temperatura de la zona donde existe concentración de este gas.

Un fenómeno típico que va ligado a la inversión térmica en altura es la calima, que no es más que polvo y partículas en suspensión cuya parte superior coincide con la base de la capa estable, es decir, cuando vemos en Madrid (por ejemplo) la típica capa negra suspendida, que se aprecia muy bien desde fuera de las ciudades, quiere decir que hay inversión térmica y queda muy bien delimitada la zona por las partículas en suspensión. Se forma a modo de microclimas, es decir, en una misma zona puede haber varias capas de inversión (no una encima de otra, sino horizontalmente) producida por valles, etc., ...

El impacto en las aeronaves, especialmente durante el despegue y ascenso inicial, es una afectación del rendimiento de la aeronave se ve afectado al incrementarse la temperatura con la altura.

La tripulación de vuelo debe estar alerta de la presencia de este tipo de fenómeno y evitar ajustes de potencia reducida en estas condiciones.

10.11.8 Vuelo en turbulencia/ondas orográficas o dentro de la corriente de chorro.

Antes de entrar a un área conocida o pronosticada con turbulencia, onda orográfica o cercana a la corriente de chorro, la señal de cinturones deberá ser activada, así mismo el sobrecargo y los pasajeros deberán ser informados.

El Sobrecargo deberá verificar que los pasajeros den cumplimiento al aviso de abrocharse sus cinturones y deberá tomar asiento tan pronto como sea posible.

Las siguientes condiciones deberán tomarse en cuenta:

1. Uso del cinturón y arnés.
2. Uso de Ignición Continua
3. Correcta aplicación de la velocidad para vuelo en turbulencia.
4. Mantener una Actitud de Vuelo constante con referencia al ADI, evitando sobre control o fuerzas excesivas sobre la estructura de la aeronave.
5. Evitar cambios bruscos de potencia
6. Informar al Control de Tránsito Aéreo.
7. Solicitar al Control de Tránsito Aéreo cambio de altitud o nivel de vuelo

En el caso de volar en condiciones de turbulencia severa o extrema, la tripulación de vuelo deberá hacer la anotación correspondiente en la bitácora del avión.



Manual General de Operaciones

CAPÍTULO 11

ADiestRAMIENTO Y
CAPACITACION

CAPÍTULO 11

Adiestramiento y Capacitación



Manual General de Operaciones

CAPÍTULO 11

ADiestramiento y
Capacitación

PÁGINA INTENCIONALMENTE DEJADA EN BLANCO

CONTENIDO

CONTENIDO	3
11.1 Adiestramiento y capacitación	6
11.2 Programas de Capacitación.....	6
11.2.1 Detalles del programa de capacitación para tripulación de vuelo (pilotos)	6
11.2.2 Detalles del programa de capacitación para tripulación de cabina (sobrecargos)	6
11.2.3 Detalles del programa de capacitación para personal de operaciones que no pertenezca a la tripulación de cabina o de vuelo (personal de tierra).....	6
11.3 Retroalimentación y comunicación interdepartamental de operaciones.	7
11.4 Capacitación referente al transporte de mercancías peligrosas por vía aérea	8
11.5 Personal que no logre o no mantenga los estándares requeridos.....	8
11.6 Procedimientos de emergencia o anormales y/o simulación IMC.....	8
11.7 Descripción de la documentación que debe almacenarse, así como los periodos.....	8
11.8 Factores humanos como parte de la instrucción y capacitación.....	10
11.9 Experiencia, capacitación y actualización.....	10
11.10 Instrucciones y capacitación en GPWS.....	10
11.11 Instrucciones y capacitación en (ACAS/TCAS)	11
11.12 Instrucciones y capacitación en HUV/EVS	11
11.13 Relación al Manual de Capacitación y Adiestramiento de TAR.....	12
11.14 Información referente a instrucción y capacitación para pilotos que no se encuentra en el Manual de Capacitación y Adiestramiento de TAR.....	13
11.14.1 Políticas de los módulos de los vuelos asesorados IOE (Instruction Operation Experience)	13
11.14.2 Políticas para los Instructores de Simulador y Asesor de Vuelo y Asesores de Ruta para Capitanes y Primeros Oficiales.	13
11.14.3 Selección de Instructores de Simulador y Asesores de Vuelo	14
11.14.4 Selección de Asesores de Ruta para Capitanes y Primeros Oficiales.....	14
11.14.5 Adiestramiento de recalificación para piloto de línea/instructor de simulador y asesor de vuelo.....	15
11.14.6 Exámenes	17
11.14.7 Estándares para evaluar los módulos de práctica FFS (verificaciones de competencia), vuelos asesorados IOE y Line Checks.....	21

11.14.8	Estándares para evaluar los módulos de práctica mínimos en base a la máxima desviación y el criterio de estandarización.	23
11.14.9	Estándares de escenarios incluidos en las sesiones de simulador	24
11.14.10	Estándares de operación incluidos en las sesiones de simulador	24
11.14.11	Vuelos asesorados	26
11.15	Información referente a instrucción y capacitación para sobrecargos que no se encuentra en el Manual de Capacitación y Adiestramiento de TAR	28
11.15.1	Políticas de vuelos de Familiarización	28
11.15.2	Política de vuelos de habilitación	28
11.15.3	Políticas de los vuelos asesorados	29
11.15.4	Políticas de los vuelos Line Check	29
11.15.5	Selección de sobrecargos asesores	30
11.15.6	Funciones Complementarias	30
11.15.7	Adiestramiento de recalificación sobrecargos	31
11.16	Información referente a instrucción y capacitación para personal de tierra que no se encuentra en el Manual de Capacitación y Adiestramiento de TAR	32
11.16.1	Políticas para los Vuelos de Verificación para Oficiales de Operaciones del Centro de Control Operacional (CCO)	32
11.17	Capacitacion en el Trabajo (On Job Training, OJT)	32
11.17.1	Políticas para las actividades en el OJT	32
11.17.2	Estándares para evaluar el OJT	33



Manual General de Operaciones

CAPÍTULO 11

ADiestramiento y
Capacitación

PÁGINA INTENCIONALMENTE DEJADA EN BLANCO

11.1 Adiestramiento y capacitación

Este capítulo contiene la información y referencias concernientes a lo expresando en la NOM-002-SCT3-2012, parte 4 y lo mencionado en el numeral 5.1.1.2, subsecciona, y, af, ag y an de la misma norma.

La información de capacitación de este MGO se enfoca a personal de (aire y tierra) que corresponde al área de operaciones.

11.2 Programas de Capacitación

11.2.1 Detalles del programa de capacitación para tripulación de vuelo (pilotos)

Los detalles del programa de capacitación y adiestramiento para tripulación de vuelo (pilotos) se encuentran en el Manual de Capacitación y Adiestramiento de TAR capítulo 3.

Incluyendo curso inicial y recurrente, así como periodicidad.

11.2.2 Detalles del programa de capacitación para tripulación de cabina (sobrecargos)

Los detalles del programa de capacitación y adiestramiento para tripulación de cabina (sobrecargos) se encuentran en el Manual de Capacitación y Adiestramiento de TAR capítulo 4.

Incluyendo curso inicial y recurrente, así como periodicidad.

11.2.3 Detalles del programa de capacitación para personal de operaciones que no pertenezca a la tripulación de cabina o de vuelo (personal de tierra)

El personal que no pertenece a tripulación y cabina de vuelo de operaciones es el siguiente:

- Oficiales de Operaciones
- Representante de Operaciones Terrestres (ROT)
- Anfitriones
- Personal de rampa
 - Operador
 - Trabajador general

Para consultar la capacitación referente a los Oficiales de Operaciones referirse al Manual de Capacitación y Adiestramiento de TAR en su capítulo 6.

Para consultar la capacitación referente a los Representante de Operaciones Terrestres referirse al Manual de Capacitación y Adiestramiento de TAR en su capítulo 7.

Para consultar la capacitación referente a anfitriones, operadores y trabajador general referirse al Manual de Capacitación y Adiestramiento de TAR en su capítulo 8.

11.3 Retroalimentación y comunicación interdepartamental de operaciones.

Por medio de la comunicación, vía correos electrónicos, que se tienen con el personal de instructores, Asesores Instructores propios o subcontratados (Pilotos y Sobrecargos) y supervisores del personal de tierra (técnicos Oficiales de Operación, y demás personal que interviene en las operaciones), se mantiene una retroalimentación para mejorar los adiestramientos y los procedimientos operacionales. La comunicación incluye las minutas y juntas que se llevan a cabo entre las diferentes Gerencias que constituyen la Dirección de Operaciones.

Esta retroalimentación se logra mediante:

- Información emitida por el fabricante a través de boletines y circulares emitidos por la Jefatura de Adiestramiento Pilotos.
- El conocimiento sobre cambios en los sistemas de las aeronaves.
- Programas de capacitación y adiestramiento del fabricante.
- Experiencias propias en la operación.
- Los resultados y recomendaciones derivadas de las auditorías aplicadas por la gerencia de aseguramiento de la calidad.
- Congresos, seminarios, cursos, simposios,
- Publicaciones escritas o electrónicas.
- Actualización en equipos.

Cuando lo amerite, durante el adiestramiento teórico periódico se deberá hacer énfasis en modificaciones y mejoras en equipo que pudieran implicar una repercusión operacional o en rendimientos de la aeronave.

En el caso de que se requiera la disseminación de manera expedita de esta información a las tripulaciones de vuelo, relativa a modificaciones, mejoras y equipos nuevos se puede hacer uso de revisiones temporales, presentaciones y/o correos emitidos por el Departamento de Capacitación en colaboración con la Jefatura de Pilotos y la Jefatura de Ingeniería de Operaciones.

11.4 Capacitación referente al transporte de mercancías peligrosas por vía aérea

TAR no cuenta con autorización para el transporte de mercancías peligrosas, por lo que no transporta dichas mercancías.

Sin embargo, TAR proporciona capacitación a el siguiente personal de operaciones:

- Pilotos
- Sobrecargos
- Oficiales de Operaciones (CCO)
- Representantes de Operaciones Terrestres (ROT)
- Anfitriones
- Trabajador General

Para consultar mayor información, así como recurrencias consultar el Manual de Capacitación y Adiestramiento de TAR.

11.5 Personal que no logre o no mantenga los estándares requeridos

Referirse a lo descrito en el Manual de Capacitación y Adiestramiento de TAR capítulo 2, numeral 2.7, política de calificación y aprobación.

11.6 Procedimientos de emergencia o anormales y/o simulación IMC

TAR realiza capacitación en simulador de vuelo para todos sus miembros de tripulación de vuelo (pilotos) por lo que no realiza en vuelos comerciales ninguna practica de procedimientos de emergencia, anormales o simulaciones IMC.

Referirse a el Manual de Capacitación y Adiestramiento de TAR capítulo 3, numeral 3.5.4 Políticas para los módulos de practica FFS.

11.7 Descripción de la documentación que debe almacenarse, así como los periodos

De acuerdo a lo requerido por TAR y la reglamentación nacional consultar el Manual de Capacitación y Adiestramiento de TAR capítulo 2, numeral 2.8 (política de resguardo de certificados y constancias) a lo referente a certificados de capacitación para todo TAR.

El área de despacho y control de vuelos CCO, cuenta con su propio expediente para su personal que incluye:

- C.V actualizado
- Copia de licencia (ambos lados)
- Copia de certificado medico
- OJT (si aplican)
- Expediente Vuelo de familiarización
- Copia de certificados de capacitacion (únicamente vigencia en curso y si son cursos bianuales el ultimo vigente, no se mantendrán copias de certificados mayores a 2 años)

La jefatura de pilotos cuenta con su propio expediente para su personal que incluye:

- C.V actualizado
- Copia de licencia (ambos lados)
- Copia de certificado medico
- OJT (si aplican)
- Copia de certificados de capacitacion (únicamente vigencia en curso y si son cursos bianuales el ultimo vigente, no se mantendrán copias de certificados mayores a 2 años)
- Line check's
- Bitácoras
- Y cualquier otro documento a criterio de la jefatura de pilotos

La Gerencia de Sobrecargos y Estandares de servicio con su propio expediente para su personal que incluye:

- C.V actualizado
- Copia de licencia (ambos lados)
- Copia de certificado medico
- OJT (si aplican)
- Copia de certificados de capacitacion (únicamente vigencia en curso y si son cursos bianuales el ultimo vigente, no se mantendrán copias de certificados mayores a 2 años)
- Line check's
- Y cualquier otro documento a criterio de la Gerencia de Sobrecargos y Estandares

11.8 Factores humanos como parte de la instrucción y capacitación

TAR imparte capacitación de factores humanos en cumplimiento de la CO AV-09.6/07 R1 a su personal.

TAR proporciona capacitación de factores humanos a el siguiente personal de operaciones:

- Pilotos
- Sobrecargos
- Oficiales de Operaciones (CCO)
- Representantes de Operaciones Terrestres (ROT)

Para consultar mayor información, así como recurrencias consultar el Manual de Capacitación y Adiestramiento de TAR.

11.9 Experiencia, capacitación y actualización

Experiencia.

- Experiencia de Tripulación de vuelo (Pilotos) numerales 8.3.1,8.3.3,8.5.1,8.7,8.10.1 de este manual
- Experiencia de Tripulación de cabina (Sobrecargos) numeral 8.4.3 de este manual
- Experiencia de Oficiales de Operaciones numeral 9.2.3.1 de este manual

Capacitación y actualización

TAR asegura que su personal se mantendrá en constante actualización a través de las capacitaciones impartidas periódicamente a todo su personal de acuerdo a lo establecido en el Manual de Capacitación y Adiestramiento de TAR.

11.10 Instrucciones y capacitación en GPWS

Las aeronaves de TAR se encuentran equipadas con EGPWS, en el numeral 9.27.9 del presente manual se encuentran las instrucciones de operación.

Para la capacitación TAR considera dentro del programa de capacitación para pilotos del equipo EMB-145 el EGPWS en el curso del año 1 y año 2.

TAR realiza prácticas de EGPWS en FFS para pilotos tomando en cuenta los siguientes aspectos:

- Maniobra de escape EGPWS
- Resolución EGPWS

Para mayor información referirse a:

- Guía de adiestramiento en simulador inicial EMB-145
- Guía de adiestramiento en simulador periódico EMB-145
- Guía de adiestramiento en simulador de ascenso a comandante EMB-145

Está estrictamente prohibido, en los vuelos asesorados en línea, así como en los vuelos de operación en línea, que los instructores y pilotos en línea simulen maniobras de recuperación de windshear, respuesta a alertas de EGPWS y advertencias de terreno.

11.11 Instrucciones y capacitación en (ACAS/TCAS)

Las aeronaves de TAR se encuentran equipadas con TCAS II en el numeral 9.27.10 del presente manual se encuentran las instrucciones de operación.

TAR realiza practicas TCAS en FFS, para pilotos tomando en cuenta los siguientes aspectos

- Conceptos generales del TCAS;
- Respuesta de la tripulación de vuelo a los RA y TA;
- Comunicación y coordinación con los ATS;
- Componentes, controles, alertas y anuncios del TCAS,
- Ejecución de maniobras evasivas, según aplique.

Para mayor información referirse a:

- Guía de adiestramiento en simulador inicial EMB-145
- Guía de adiestramiento en simulador periódico EMB-145
- Guía de adiestramiento en simulador de ascenso a comandante EMB-145

Está estrictamente prohibido, en los vuelos asesorados en línea, así como en los vuelos de operación en línea, que los instructores y pilotos en línea simulen maniobras de respuesta a alertas de TCAS.

11.12 Instrucciones y capacitación en HUV/EVS

Las aeronaves de TAR no se encuentran equipadas con HUD o EVS por lo que no se imparte capacitación respecto a ello.

11.13 Relación al Manual de Capacitación y Adiestramiento de TAR

El Manual de Capacitación y Adiestramiento de TAR ha sido elaborado en cumplimiento a lo mencionado en la NOM-008-SCT3, sección 6.8.2 por lo que es un manual autorizado por AFAC.

TAR ha decidido concentrar toda la información referente a instrucción y capacitación de toda la organización con la finalidad de no duplicar o tergiversar dicha información referente a capacitación controlada por AFAC, dicho manual contiene los programas de capacitación, responsabilidades de capacitación, periodicidades y políticas necesarias para el desarrollo de la capacitación de TAR.

Se encuentra estructurado de la siguiente forma:

- Capítulo 1 Generalidades
- Capítulo 2 Políticas Generales de Capacitación
- Capítulo 3 Capacitación y adiestramiento para la tripulación de vuelo (Pilotos)
- Capítulo 4 Capacitación y adiestramiento para la tripulación de cabina (Sobrecargos)
- Capítulo 5 Capacitación para el personal técnico de Mantenimiento
- Capítulo 6 Capacitación para Oficiales de Operaciones (CCO)
- Capítulo 7 Capacitación para Representantes de Operaciones en Tierra
- Capítulo 8 Capacitación para los Anfitriones, Operadores, Trabajadores Generales y Guardias de Seguridad
- Capítulo 9 Capacitación para el personal administrativo

11.14 Información referente a instrucción y capacitación para pilotos que no se encuentra en el Manual de Capacitación y Adiestramiento de TAR

11.14.1 Políticas de los módulos de los vuelos asesorados IOE (Instruction Operation Experience)

Los módulos de vuelos asesorados IOE se le proporciona a un piloto al terminar satisfactoriamente el módulo de FFS nivel D, con cero horas de vuelo de adiestramiento, con el objeto de verificar la competencia en los procedimientos operacionales de la empresa y certificar la competencia en operaciones de línea especiales.

Para iniciar esta modulo el piloto debe tener asentada la capacidad respectiva otorgada por la AFAC y regulada por la normatividad nacional.

La fase de vuelos asesorados en línea incluye las instrucciones, repaso y evaluación oral de procedimientos normales (si aplica), así como el repaso de las observaciones de los vuelos asesorados previos. Esta actividad se lleva a cabo durante el BRIEFING para la operación, ajustada para darse en el tiempo aplicable de acuerdo al MGO.

Todas las fases de vuelos asesorados de los diferentes tipos de adiestramiento especifican el número de piernas en que el piloto deberá efectuar las funciones como Piloto Monitoreando, para poder evaluar estas tareas.

ADVERTENCIA SOBRE SIMULACIÓN DE PROCEDIMIENTOS ANORMALES Y EMERGENCIAS EN OPERACIONES DE LÍNEA Y DE IOE (Instruction Operation Experience)

Está estrictamente prohibido, en los vuelos asesorados en línea, así como en los vuelos de operación en línea, que los instructores y pilotos en línea simulen maniobras de: recuperación de windshear, respuesta a alertas de EGPWS y advertencias de terreno, respuesta a alertas del TCAS y fallas de motor, cortes de motor o inducir cualquier condición anormal.

11.14.2 Políticas para los Instructores de Simulador y Asesor de Vuelo y Asesores de Ruta para Capitanes y Primeros Oficiales.

Se considera Instructor de Simulador y Asesor de Vuelo al Capitán que cumplió con lo establecido en el programa de adiestramiento para desempeñar las funciones de Instructor de Vuelo que especifica la AFAC y está capacitado y certificado para volar el equipo de vuelo desde el asiento derecho e izquierdo, para proporciona adiestramiento en el simulador, debiendo contar con el permiso de Instructor de Simulador y Asesor de Vuelo de la AFAC.

La función la puede desempeñar en el FFS desde cualquier asiento de éste o desde la posición del IOS.

En vuelos asesorados IOE desde los asientos izquierdo o derecho de acuerdo al piloto que se encuentre en adiestramiento o desde el jump seat para las verificaciones de línea.

Los Asesores Instructores deberán apegarse en todo momento a las políticas y procedimientos de la empresa y a los reglamentos y normatividad de las autoridades aeronáuticas.

El número de Instructores de Simulador y Asesores de Vuelo está definido por la Jefatura de Pilotos en función del número de aviones que integren la flota de la empresa, considerándose un Asesor de Ruta por cada avión, de los cuales, la mitad de estos Asesores de Ruta estarán capacitados también como Asesores-Instructores (avión y simulador)

El número de instructores de tierra está definido por las políticas internas del Departamento de Capacitación y los contratos celebrados con los proveedores de servicio.

11.14.3 Selección de Instructores de Simulador y Asesores de Vuelo

Cuando se requiera un Instructor de Simulador y Asesores de Vuelo, el Jefe de Pilotos y la Jefatura de Estándares de Vuelo, nominarán a los pilotos candidatos al Director de Operaciones. En el supuesto de que estos candidatos sean externos a la planta actual o a través de un proveedor externo, la Jefatura de Pilotos evaluará y verificará que cumplan con los mismos requisitos contemplados para los candidatos internos.

Los Pilotos Candidatos para la comisión de Instructor de simulador o Asesor de vuelo deberán de cumplir con los siguientes requisitos:

1. Estar calificado como Piloto al Mando en el equipo del que va a ser Instructor y Asesor
2. Tener un mínimo de experiencia certificada de 1000 horas como Piloto al Mando en equipos turborreactores y 300 horas como Piloto al Mando en aviones EMB 145.

La selección de los candidatos se llevará de acuerdo a lineamientos internos que determine la Dirección de Operaciones por conducto de la Jefatura de Pilotos y Jefatura de Estándares de Vuelo.

11.14.4 Selección de Asesores de Ruta para Capitanes y Primeros Oficiales

Cuando se requiera un Asesor de Vuelo para Capitanes y Primeros Oficiales, el Jefe de Pilotos y la Jefatura de Estándares de Vuelo, nominarán a los pilotos candidatos al Director de Operaciones. En el supuesto de que estos candidatos sean externos a la planta actual o través de un proveedor, la Jefatura de Pilotos verificará que cumplan con los mismos requisitos contemplados para los candidatos internos.

Los pilotos candidatos para la comisión de Asesor de Vuelos para Capitanes y Primeros Oficiales, deberán de cumplir con los siguientes requisitos:

1. Estar calificado como Piloto al Mando en el equipo del que va a ser Asesor de Ruta para Capitanes y Primeros Oficiales.
2. Tener un mínimo de experiencia certificada de 500 horas como Piloto al Mando en equipos turborreactores y 150 horas como Piloto al Mando en aviones EMB 145.

La selección de los candidatos se llevará de acuerdo a lineamientos internos que determine la Dirección de Operaciones por conducto de la Jefatura de Pilotos y Jefatura de Estándares de Vuelo.

11.14.5 Adiestramiento de recalificación para piloto de línea/instructor de simulador y asesor de vuelo

Condición	Tramos mínimos o adiestramiento para recalificación
Piloto de línea Recalificación por 22 a 60 días sin volar	Una secuencia que contenga como mínimo 2 vuelos asesorados en ruta.
Piloto de línea Recalificación por 61 a 90 días sin volar	Una secuencia que contenga como mínimo 4 vuelos asesorados en ruta donde se contemplen 2 tramos como piloto volando y 2 como piloto monitoreando.
Piloto de línea Recalificación por 91 a 180 días sin volar, sin pérdida de la capacidad	Una secuencia que contenga como mínimo 8 vuelos asesorados en ruta, agregándole 2 tramos de vuelos asesorados por cada 30 días adicionales arriba de 91 días. En los dos últimos tramos se efectúa el examen de vuelo asesorado. El adiestramiento periódico también recalifica al piloto.
Piloto de línea Recalificación por 181 a 365 días sin volar, sin pérdida de la capacidad	Adiestramiento Periódico de Línea
Piloto de línea Recalificación por 366 a 730 días sin volar y /o perdida de la capacidad	Adiestramiento que determine la autoridad aeronáutica
Instructor de Simulador y Asesor de Vuelo en la función de Asesor si no voló desde el asiento derecho por más de 90 días consecutivos.	Se le programarán 2 tramos de vuelos asesorados por cada 30 días adicionales arriba de 91 días como primer oficial, como piloto a los controles, con un Asesor con calificación vigente.
Instructor de Simulador y Asesor de Vuelo en la función de Instructor de Simulador si no impartió un adiestramiento en FFS desde el IOS por más de 90 días consecutivos.	Se le programarán dos sesiones de simulador como instructor de simulador, supervisado por un instructor de simulador con calificación vigente

Tabla 5 Calificación de Capitanes para Aeropuertos/Rutas/Aproximaciones que requieren calificación especial

La calificación especial se podrá obtener con: un módulo de teoría, módulo de práctica en FFS, módulo de práctica en vuelos asesorados o una combinación de los anteriores dependiendo de la clasificación del aeropuerto u operación, de acuerdo a lo establecido en el MGO.

1. Cuando la calificación requiera de un módulo de teoría puede darse como parte de un módulo de teoría de algún tipo de adiestramiento, como parte el briefing del simulador o vuelo asesorado si aplica, o como un tema independiente de cualquier tipo de adiestramiento.
2. Cuando la calificación requiera de módulo de práctica en FFS se programará como parte del módulo de práctica en FFS de algún tipo de adiestramiento o se programará un adiestramiento especial con el módulo de práctica en FFS que cubra el programa especial.
3. Cuando la calificación requiera de vuelos asesorados se apegarán a las siguientes condiciones:
 - En el caso de los Capitanes durante el asesoramiento en ruta de vuelos asesorados IOE del Adiestramientos Inicial o de Ascenso a Capitán, la verificación de las operaciones a aeropuertos que requieren capitán calificado en vuelos asesorados es opcional durante el adiestramiento, pero deberán ser calificados en vuelos asesorados previo a su programación como piloto de línea.
 - Se considera cubierto el objetivo al asentar en el registro del vuelo asesorado la operación a los aeropuertos la calificación de vuelo asesorado.
 - Si un Capitán en adiestramiento durante el asesoramiento en ruta de la fase de Adiestramiento Inicial o de Ascenso a Capitán no fue calificado en operación a aeropuertos que lo requieren, esta calificación se podrá obtener con vuelos asesorados programados independientes de los vuelos asesorados de su adiestramiento.
 - El Instructor de Simulador y Asesor de Vuelo evaluará durante el briefing como mínimo, el conocimiento en los documentos aplicables tales como boletines, circulares, técnica de vuelo, regulaciones aplicables, conocimientos operacionales específicos del área, y rutas o segmentos de rutas para los aeropuertos especificados en este manual.

11.14.6 Exámenes

Los exámenes para las diferentes fases de adiestramiento o vuelos de verificación tienen el objetivo de evaluar en forma estándar los conocimientos, habilidades y competencia de los pilotos:

- **Examen de los módulos de teórica.** - Es aquel o aquellos al que se somete un piloto durante la fase de teórica de los sistemas del avión, procedimientos y políticas de la empresa. Los exámenes son escritos, y deben completarse en el lapso indicado por el instructor de tierra o el centro de adiestramiento. La calificación mínima aprobatoria es de 80%, para los exámenes parciales o finales.

- Si un Piloto de nuevo ingreso no obtiene la calificación mínima aprobatoria de 80% en los exámenes parciales o en el examen final, éste quedará a disposición de la Dirección de Operaciones, misma que definirá el procedimiento a seguir.
- Si en un Adiestramiento Periódico un Piloto no obtiene la calificación mínima aprobatoria de 80%, se le programará un adiestramiento adicional con objeto de corregir las deficiencias observadas.

En caso de no obtener la calificación mínima aprobatoria de 80% en esta segunda oportunidad, el Piloto quedará a disposición de la Dirección de Operaciones, misma que determinará el procedimiento a seguir.

- **Examen práctico en FFS con sinodal de la AFAC o IVA OVD autorizado.** - Es aquel al que se somete un piloto en el módulo de FFS para obtener una capacidad nueva en una posición, asiento, recuperación de capacidad o licencia, después de haber cubierto las sesiones de simulador del programa de adiestramiento. La calificación mínima es de 2 o suficiente (ver estándares de calificación). Para los exámenes de FFS en el periódico o verificación de competencia evaluada se podrá usar un IVA OVD.
- Si el examinador considera conveniente, las diferentes maniobras aprobadas en los distintos programas de adiestramiento en simulador podrán repetirse hasta 2 veces, considerándose maniobra aprobada si en la segunda ocasión resulta satisfactoria.

➤ **PILOTOS DE NUEVO INGRESO:**

- Si un Piloto de nuevo ingreso no aprueba el examen de progreso correspondiente a la 4ª. Sesión de Simulador, se suspenderá el adiestramiento y el Piloto quedará a disposición de la Dirección de Operaciones, misma que determinará el procedimiento a seguir.
- Si el Piloto de nuevo ingreso no aprueba el examen de compañía correspondiente a la 9ª. Sesión de Simulador o el Examen Final de Simulador ante un Sinodal de la AFAC, el Piloto quedará a disposición de la Dirección de Operaciones, misma que determinará el procedimiento a seguir.

➤ EXAMEN DE COMPETENCIA:

- Si un Piloto no obtiene la calificación mínima aprobatoria de 2 en su Examen de Competencia, se le programará un nuevo adiestramiento periódico (Teórico y Simulador).
- Si el Piloto reprueba nuevamente el Examen de Competencia, quedará a disposición de la Dirección de Operaciones, misma que determinará el procedimiento a seguir.
- Si en su adiestramiento periódico al año siguiente, el Piloto vuelve a reprobar el Examen de Competencia, este Piloto quedará a disposición de la Dirección de Operaciones, misma que determinará el procedimiento a seguir.

➤ ASCENSO A CAPITÁN (PIC)

- Si al concluir la fase de simulador en el adiestramiento de Transición a Capitán, la calificación fuera de "NO SATISFACTORIO", el piloto regresará a la Línea como Primer Oficial.
- En coordinación con la Dirección de Operaciones, la Jefatura de Pilotos y la Jefatura de Adiestramiento Pilotos, se brindará otra oportunidad de ascenso en un lapso de tiempo no menos a 6 meses a partir del resultado de "NO SATISFACTORIO"
- En caso de someterse a una segunda oportunidad y el resultado fuera nuevamente "NO SATISFACTORIO", el Piloto regresará a la Línea como Primer Oficial en forma permanente.

- **Examen de vuelo asesorado IOE u otro vuelo.** - Es aquel al que se somete un piloto después de haber efectuado los vuelos asesorados de línea IOE programados o como resultado de vuelos de verificación en línea con resultado de 1 o No Satisfactorio. Es emitida por el Instructor de simulador o Asesor de vuelo, y anotada en el registro de vuelo asesorado. La calificación mínima aprobatoria es de 2 o suficiente (ver estándares de calificación)

➤ PILOTOS DE NUEVO INGRESO:

- En caso de que un Piloto en sus vuelos asesorados (IOE) acumule un total de 60 sectores y no sea liberado para volar sin Asesor de Ruta, se programará un vuelo con el Jefe de Pilotos para determinar su progreso.

El Jefe de Pilotos determinará si es viable el extender los vuelos asesorados en 20 sectores más o pondrá a dicho Piloto a disposición de la Dirección de Operaciones, misma que determinará el procedimiento a seguir.

➤ EXAMEN DE RUTA (LINE CHECK) CO AV-12.1/07 R5:

- Si un Piloto obtiene un resultado de "NO SATISFACTORIO" en un Examen de Ruta (LINE CHECK), se le programará un segundo Examen de Ruta (LINE CHECK) con diferente instructor con acreditación de la AFAC como Examinador Designado (DE)
- En caso de que este segundo Examen de Ruta (LINE CHECK) resulte "NO SATISFACTORIO" se programará al Piloto un Adiestramiento Periódico (Teoría y

- Simulador). Si el resultado del adiestramiento Periódico fuera "NO SATISFACTORIO", el Piloto quedará a disposición de la Dirección de Operaciones, misma que determinará el procedimiento a seguir.

➤ ASCENSO A CAPITÁN:

- En caso de que un Piloto en sus vuelos asesorados para ascenso a Capitán (PIC) acumule un total de 50 sectores y no sea liberado para volar sin Asesor de Ruta, se programará un vuelo con el Jefe de Pilotos para determinar su progreso.

El Jefe de Pilotos determinará si es viable el extender los vuelos asesorados en 20 sectores más o pondrá a dicho Piloto a disposición de la Dirección de Operaciones, misma que determinará el procedimiento a seguir.

- **Examen para obtener la Licencia TPI en Operaciones de Línea de TAR.** - Es aquel que se somete un Primer Oficial de TAR con licencia de Comercial y un curso de Medicina del Transporte con menos de 5 años de haber sido emitido, para obtener la Licencia de TPI en un vuelo de línea de TAR con un sinodal de la AFAC. La coordinación del examen la tiene que efectuar el Primer Oficial quien será el responsable de cubrir todos los requisitos con la AFAC previa autorización de la Jefatura de Ingeniería de Operaciones y Adiestramiento para coordinar la presencia del Sinodal de la AFAC en un vuelo de línea de TAR.

- En caso de que el resultado del examen sea " NO SATISFACTORIO ", se coordinará nuevamente la asignación de un Sinodal de la AFAC para efectuar un nuevo examen.

IMPORTANTE

ESTÁ PROHIBIDO QUE LOS ASESORES INSTRUCTORES O PROVEEDORES REVELÉN LA SECUENCIA EXACTA Y LAS CIRCUNSTANCIAS O ESCENARIOS BAJO LOS CUALES LAS MANIOBRAS O FALLAS SE PRESENTARÁN EN EL EXAMEN EN EL MÓDULO DE LA FASE DE TEORÍA Y PRACTICA DE SIMULADOR FFS O EN LOS VUELOS DE ASESORAMIENTO IOE.

Mejoras a los programas de capacitación y adiestramiento.

Con el propósito de monitorear y evaluar los resultados en la calidad de adiestramiento a los tripulantes de vuelo, la Jefatura de Estándares de Vuelo contará con un archivo en el que se almacenan todas las maniobras que se realizan durante los adiestramientos de la que se desprende un control estadístico de las sesiones con resultado satisfactorio y no satisfactorio en forma personal, logrando con esto implementar mejoras a los programas de adiestramiento, proponiendo los cambios necesarios al contenido temático del adiestramiento según lo que corresponda.

IMPORTANTE

Las funciones asignadas en este manual y los resultados de las evaluaciones no deberán ser interferidas por el personal gerencial de TAR, el administrador del proveedor y/o por organizaciones externas.

Los exámenes de los módulos de práctica serán efectuados por un sinodal de la AFAC o IVA OVD diferente al que haya participado directamente en el módulo de adiestramiento del piloto examinado en el caso de los IVA OVD, cuando el piloto esté en un adiestramiento para obtener una capacidad otorgada por la AFAC, para los siguientes tipos de adiestramiento:

Adiestramiento inicial (Capitán / Primer Oficial). Adiestramiento de Ascenso a Capitán.

Adiestramiento Recuperación de Licencia o Capacidad.

Lo anterior no aplica para los adiestramientos periódicos de Instructor de Simulador y Asesor de Vuelo.

Existen adicionalmente otras evaluaciones como es un line check y Vuelos Asesorados de los cuales se definen como:

1.- Line Check AFAC. - Es la evaluación anual que requiere la autoridad y es aplicado ya sea por un sinodal de AFAC o por un evaluador designado, los cuales van a bordo de una acción de la empresa ocupando el asiento del observador (JUMP SEAT), y solo se limitan a observar y evaluar un vuelo regular con la finalidad de que los pilotos estén en el estándar que marcan los manuales de la empresa y el marco legal de la autoridad.

2.- Line Check de la Empresa. - Es la evaluación que requiere la empresa y esta puede ser cuando lo crea conveniente, con la finalidad de evaluar el novel académico de la planta de pilotos.

3.- Vuelo Asesorado. - Es aquel vuelo donde se lleva a cabo un asesoramiento y/o entrenamiento impartido por un CAPITAN INSTRUCTOR DE SIMULAR Y VUELO / ASESOR DE VUELO con la finalidad de habilitar a pilotos iniciales en la empresa, transiciones a capitán y regulación de nivel académico de pilotos en caso de requerirse derivado de un resultado NO SATISFACTORIO en un Line Check de AFAC o de la empresa.

11.14.7 Estándares para evaluar los módulos de práctica FFS (verificaciones de competencia), vuelos asesorados IOE y Line Checks

TAR adopta para sus estándares de vuelo los contenidos en el documento FAA-S-8081-5F (with Changes 1, 2, 3, 4, & 5) Airline Transport Pilot and Aircraft Type Rating Practical Test Standards para las maniobras de aviones de ala fija terrestres. Para la aplicación de los criterios de aplicación de la desviación del estañar se aplican los siguientes criterios de la Tabla 6.

Tabla 6 Criterios de estandarización para evaluar las maniobras

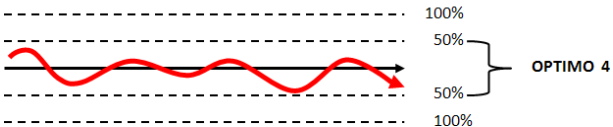
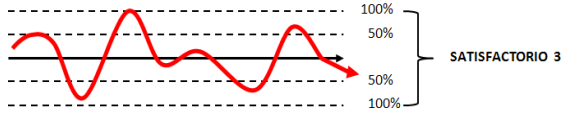
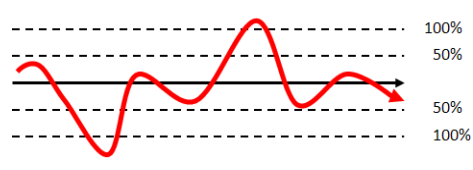
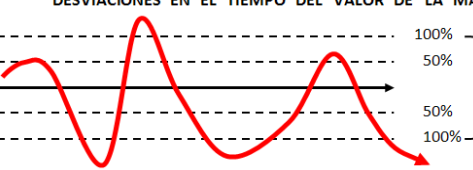
Diagrama	Valor	Significado
DESVIACIONES EN EL TIEMPO DEL VALOR DE LA MANIOBRA 	4	ÓPTIMO El desempeño es óptimo, demuestra habilidad y eficiencia en las maniobras, conocimiento del equipo, técnica de vuelo, reglamentación que el desarrollo de la maniobra o sesión es de manera ejemplar. Las maniobras las ejecuta sin desviación alguna en las tolerancias. Las listas de comprobación, anormales o de emergencia son efectuadas con decisión y de manera ejemplar
DESVIACIONES EN EL TIEMPO DEL VALOR DE LA MANIOBRA 	3	SATISFACTORIO El desempeño es satisfactorio, correcto, demuestra habilidad y eficiencia en las maniobras, conocimientos del equipo, técnica de vuelo y reglamentación de manera que impactan positivamente al desempeño de la maniobra o sesión. Las maniobras se ejecutan dentro de las tolerancias. Las listas de verificación, anormales o emergencia son efectuadas de manera correcta y en tiempo

Tabla 6 Criterios de estandarización para evaluar las maniobras

Diagrama	Valor	Significado
DESVIACIONES EN EL TIEMPO DEL VALOR DE LA MANIOBRA  SUFICIENTE 2 PUEDE SALIR DE LA MÁXIMA DESVIACIÓN PERO SE MANTIENE DENTRO DEL RANGO AL TERMINAR LA MANIOBRA	2	SUFICIENTE El desempeño es suficiente, las habilidades técnicas y de criterio no impactan positivamente o negativamente al desarrollo normal de la maniobra o sesión. Ocurren desviaciones menores en la lectura y desarrollo de listas de verificación, anormales o de emergencia, corrigiendo a tiempo, así como conoce y aplica la técnica de vuelo, reglamentación, corrigiendo errores menores a tiempo de manera que no afectan la maniobra o sesión. Se sale de las tolerancias en las maniobras pero corrige en tiempo y forma.
DESVIACIONES EN EL TIEMPO DEL VALOR DE LA MANIOBRA  NO SUFICIENTE 1 AVANDONA CONTINUAMENTE EL RANGO DE MAXIMA DESVIACIÓN O NO REGRESA AL RANGO	1	NO SUFICIENTE El desempeño no es suficiente, inseguro o el criterio es inaceptable. Las listas de verificación normal, anormal y/o de emergencia no son aplicadas correctamente y además no se corrigen los errores a tiempo, afectando el desarrollo de la maniobra o sesión. Desconoce técnica de vuelo, limitaciones, reglamentación, puntos de memoria, se sale de las tolerancias en las maniobras y no corrige en tiempo y forma.

11.14.8 Estándares para evaluar los módulos de práctica mínimos en base a la máxima desviación y el criterio de estandarización.

Desviación máxima de Altitud es de +/- 100 ft

0 ft. a +/- 50 ft. = 4

+/- 51 ft. a +/- 100 ft. = 3

+ de 100 ft. corrigiendo a tiempo a +/- 100 = 2

+ de 100 ft. corrigiendo fuera de tiempo o no corrigiendo = 1

Desviación máxima de velocidad es de +/- 10 Kts

0 kts. a +/- 5 kts. = 4

6 kts. a +/- 10 kts. = 3

+ de 10 kts. corrigiendo a tiempo a +/- 10 kts. = 2

+ de 10 kts. corrigiendo fuera de tiempo o no corrigiendo = 1

Desviación máxima de rumbo es de +/- 10°

0° a +/- 5° = 4

6° a +/- 10° = 3

+ de 10° corrigiendo a tiempo = 2

+ de 10° corrigiendo fuera de tiempo o no corrigiendo = 1

Desviación máxima de anqueo es de +/- 5°

0° a +/- 3° = 4

+/- 4 a +/- 5° = 3

+ de 5° corrigiendo a tiempo = 2

+ de 5° corrigiendo fuera de tiempo o no corrigiendo = 1

11.14.9 Estándares de escenarios incluidos en las sesiones de simulador

Los procedimientos internos de los Lessons Plans indican cuando menos las siguientes condiciones meteorológicas adversas como lo son:

- Operaciones en invierno,
- Pistas contaminadas, tormentas sobre el aeropuerto de origen, destino, ruta, alterno en su vecindad
- Operación en climas calientes,
- Cizallamiento al despegue y aterrizaje,
- Componente cruzado de viento al despegue y aterrizaje con valor de velocidad promedio y máximo demostrado para el equipo y configuración,
- Condiciones de tráfico y cambios de visibilidad súbita durante despegue y aterrizaje
- Todas las aproximaciones precisión son a los mínimos para CAT I así como los mínimos para las aproximaciones no precisión se efectúan con condiciones de meteorológicas iguales a los mínimos de aeropuerto donde se simula la operación.
- En todas las sesiones se comprueba y califica el conocimiento de los sistemas y procedimientos y políticas establecidos en los diferentes manuales operativos, en particular lo relativo a la técnica de vuelo y CRM de los pilotos en adiestramiento.

11.14.10 Estándares de operación incluidos en las sesiones de simulador

Durante las sesiones de simulador, deberá hacerse énfasis en los siguientes temas:

- Revisión de la filosofía del SOP's del Fabricante y la importancia en la adherencia de los procedimientos establecidos en dichos SOP's
- División de deberes de PF / PM (SOP 3-05-01 Página 6)
- Transferencia positiva del control de la aeronave
- Filosofía del uso de las listas de comprobación (SOP 3-05-05 Página 3)
- Énfasis en la prioridad de tareas: volar, navegar y comunicarse (en ese orden) (AVIATE. NAVIGATE, COMMUNICATE)
- Utilización de todos los niveles adecuados de automatización (SOP 3-05-05 Pag-1 y 3-05-10 Páginas 1 y 3)

Briefing para los diferentes adiestramientos de simulador (inicial, periódico o ascenso a capitán). El propósito de un briefing es:

Conseguir, por un lado, **una operación segura, eficaz y de calidad** y, por otro, **facilitar la integración y cohesión de la tripulación como equipo de trabajo**

OBJETIVO: Se informará a los Pilotos el objetivo del entrenamiento

- Verificar la correcta ejecución de procedimientos normales, anormales y de emergencia.
- Evaluar el conocimiento del equipo, así como el criterio para conducir un vuelo con seguridad por parte de los pilotos.

- Demostrar el control de la aeronave con o sin piloto automático
- Mantener en todo momento una correcta conciencia situacional
- Evaluar que las habilidades motoras de los pilotos no se degraden a niveles inaceptables cuando ocurran situaciones irregulares que requieran de todos sus conocimientos y experiencia.

ALCANCE: Deberá hacerse énfasis en los siguientes temas:

- Revisión de la filosofía del SOP del fabricante y la TÉCNICA DE VUELO DE TAR y de la importancia en la adherencia de los procedimientos establecidos en dichos manuales
- División de deberes de PF / PM
- Transferencia positiva del control de la aeronave
- Filosofía del uso de las listas de comprobación y utilización de la correcta fraseología
- La prioridad de tareas: volar, navegar y comunicar (AVIATE, NAVIGATE, COMMUNICATE), es de orden
- Utilización de todos los niveles adecuados de automatización y la administración de recursos

CONTENIDO TEMÁTICO DE LA SESIÓN:

En esta parte, el instructor hará una revisión y repaso de todas y cada una de las maniobras que están incluidas en la sesión, el aeropuerto en el que se va a trabajar y/o ruta a efectuar, así como los datos de pesos, combustible y total de pasajeros.

DEBRIEFING:

El “debriefing” es **una valiosa herramienta de aprendizaje y mejora continua.**

Es la reunión posterior a la sesión de simulador, en la que se analiza el cumplimiento o no de los objetivos y se extraen conclusiones acerca de la actuación del piloto en forma individual y de la integración de tripulación como un equipo de trabajo así como la administración de recursos de la tripulación (CRM).

El objetivo es que la tripulación identifique las causas de los posibles errores cometidos y proponga soluciones para evitar la comisión de los mismos errores en el futuro.

Formato de Evaluación de Pilotos para Adiestramiento en Simulador y Adiestramiento en Vuelo.

Con estos formatos se calificará a los Pilotos con respecto a los estándares para evaluar los módulos de práctica mínimos en base a la máxima desviación y el criterio de estandarización,

Ver Capitulo de Formatos

11.14.11 Vuelos asesorados

Durante los vuelos de asesoramiento IOE los asesores instructores deberán evaluar e instruir como un refuerzo adicional a los módulos de Teoría y de FFS (si aplica) en los procedimientos normales en lo especificados en los manuales MGO, MDE, MSO, PSPAI, SOP, AOM, MOT y MS sobre los siguientes temas:

- Deberá tener un conocimiento adecuado de los siguientes elementos relacionados con las áreas, rutas o segmentos de rutas y aeropuertos para ser utilizados en las operaciones:
- Altitudes seguras sobre el terreno y los mínimos para el despegue y aproximación
- Las condiciones meteorológicas estacionales en las áreas de operación.
- Procedimientos y servicios para la información meteorológica, comunicaciones e instalaciones de tránsito aéreo
- Servicios de rescate de las zonas sobre las que volarán los aviones de búsqueda
- Instalaciones y procedimientos de navegación, incluidos los procedimientos de navegación a largo alcance, asociados con la ruta por la que el vuelo se llevará a cabo;
- Procedimientos aplicables a las trayectorias de vuelo sobre zonas densamente pobladas y las zonas de alta densidad de tráfico aéreo;
- Obstáculos al aeropuerto, topografía, iluminación, ayudas de aproximación y llegadas, procedimientos de aproximación, salidas, esperas y los mínimos de las operaciones.

Briefing para asesoramiento en ruta (capitanes y primeros oficiales).

El propósito de un briefing es:

Conseguir, por un lado, **una operación segura, eficaz y de calidad** y, por otro, **facilitar la integración y cohesión de la tripulación como equipo de trabajo**.

OBJETIVO: Se informará a los Pilotos el objetivo del entrenamiento

- Evaluar e instruir, como un refuerzo adicional a los módulos de Teoría y de FFS (si aplica) los procedimientos especificados en los manuales MGO, MD, MSO, MSPAI, SOP, AOM, MOT y MS y AFM
- Verificar la competencia en los procedimientos operacionales de la empresa
- Mantener en todo momento una correcta conciencia situacional

ALCANCE: Deberá hacerse énfasis en los siguientes temas

- Revisión de la filosofía del SOP del fabricante y la TÉCNICA DE VUELO DE TAR y de la importancia en la adherencia de los procedimientos establecidos en dichos manuales
- Análisis del plan operacional de vuelo, NOTAM's, condiciones meteorológicas y estatus de la aeronave
- Analizar el conocimiento relacionado con las áreas, rutas o aeropuertos que se van a operar.

- Revisión de Altitudes seguras sobre el terreno y los mínimos para el despegue y aproximación
- Analizar los procedimientos de navegación asociados con la ruta en la que el vuelo se llevará a cabo
- Enfatizar los procedimientos aplicables a las trayectorias de vuelo sobre zonas densamente pobladas y las zonas de alta densidad de tráfico aéreo
- Determinar los obstáculos al aeropuerto, topografía, iluminación, ayudas de aproximación y llegadas, procedimientos de aproximación, salidas, esperas y los mínimos de las operaciones.

DEBRIEFING:

El debriefing es **una valiosa herramienta de aprendizaje y mejora continua.**

Es la reunión posterior a la terminación de los vuelos asignados en ese día, en la que se analizará el cumplimiento o no de los objetivos y en la que se extraen conclusiones acerca de la actuación del piloto en forma individual y de la integración de tripulación como un equipo de trabajo así como la administración de recursos de la tripulación (CRM).

El objetivo es que se identifique las causas de los posibles errores cometidos y proponga soluciones para evitar la comisión de los mismos errores en el futuro.

NOTA

Las evaluaciones sobre las aproximaciones, llegadas, salidas, patrones de espera y aproximación por instrumentos precisión y no precisión son adicionales a las efectuadas en los dispositivos de entrenamiento.

- Procedimientos para la transmisión de datos y establecimiento de comunicación en las operaciones de deshielo-antihielo;
- Prevención de accidentes, efectos sobre la salud y precauciones de seguridad;
- Procedimientos y responsabilidades adecuados en las comprobaciones;
- Uso de tablas para determinar los tiempos máximos de efectividad en el deshielo y antihielo; y
- Consideraciones ambientales para las operaciones de deshielo y antihielo,

El personal de tierra adicionalmente debe haber cubierto lo siguiente:

- Equipos para llevar a cabo adecuadamente la operación de deshielo y antihielo, y
- Procedimientos y métodos adecuados para el almacenamiento de los fluidos de deshielo y antihielo.

11.15 Información referente a instrucción y capacitación para sobrecargos que no se encuentra en el Manual de Capacitación y Adiestramiento de TAR

11.15.1 Políticas de vuelos de Familiarización

Objetivo: Los sobrecargos en familiarización observaran la actividad del sobrecargo asignado para complementar la formación y la preparación profesional, que le permitan desempeñar cabalmente al cargo ocupar.

Todos los sobrecargos de nuevo ingreso deberán tener vuelos de familiarización una vez concluido el curso inicial (formación) en el equipo, éstos comprenderán de 2 tramos, los sobrecargos en familiarización deberán ir sentados observando las actividades del sobrecargo asignado al vuelo. En este vuelo de Familiarización se asignará un sobrecargo asesor para apoyar y complementar la capacitación formal, deberá llevar como máximo 5 sobrecargos en Familiarización.

El sobrecargo en Familiarización en este tipo de vuelo deberá llevar consigo su licencia vigente, certificado médico, manual de sobrecargos y credencia de la empresa.

El Sobrecargo asesor llenara formato TAR-SOB-01 correspondiente a familiarización que comprende los puntos generales del sobrecargo asesor y asesorado, así como los numerales 1 y 2.

La calificación mínima de aprobación será 2, de acuerdo al parámetro establecido en el formato TAR-SOB-01.

11.15.2 Política de vuelos de habilitación

Objetivo: Los sobrecargos en Habilidadación irán incluidos dentro la tripulación asignada para adaptarse o adecuarse a los procedimientos adquiridos durante su adiestramiento y verificar la habilidad que tiene para desempeñar la función de sobrecargo.

Todos los sobrecargos de nuevo ingreso deberán tener vuelos de habilitación una vez concluido los vuelos de familiarización, éstos comprenderán de 6 tramos. En este vuelo de habilitación se asignará un sobrecargo asesor para apoyar y complementar la capacitación formal y los sobrecargos en habilitación deberán seguir las instrucciones de sobrecargo asesor, el sobrecargo a habilitar ira como parte de la tripulación.

El sobrecargo asesor en vuelos de habilitación será responsable del sobrecargo en Habilidadación, determinando en función del desempeño del sobrecargo habilitado, cuando será responsable del vuelo, el sobrecargo asesor deberá llevar 1 sobrecargo en función de habilitación.

El Sobrecargo asesor llenara formato TAR-SOB-01 correspondiente a Habilidadación que comprende los puntos generales del sobrecargo asesor y asesorados, (Calificación mínima aprobatoria es 2).

El sobrecargo en Habilidadación en este tipo de vuelo deberá llevar consigo su licencia vigente, certificado médico, manual de sobrecargos y credencia de la empresa.

11.15.3 Políticas de los vuelos asesorados

Los vuelos asesorados se le proporcionan a un sobrecargo al terminar satisfactoriamente las fases de familiarización y habilitación esto comprenderá 4 tramos, con el objetivo de verificar la competencia en los procedimientos operacionales de la empresa, con el fin de asegurar que el sobrecargo está apto para el desempeño de sus funciones abordo, que en comparación con el habilitado es cuando se verifica la habilidad y desempeño en apoyo con el sobrecargo asesor para asegurarse que tenga la capacidad para desempeñar una función como sobrecargo único.

La fase de vuelos asesorados en línea incluye las instrucciones, repaso y evaluación oral de procedimientos normales (si aplica), así como el repaso de las observaciones de los vuelos de familiarización y habilitación previos. Esta actividad se lleva a cabo durante el BRIEFING para la operación, ajustada para darse en el tiempo aplicable de acuerdo al MGO.

El sobrecargo asesorado será responsable del vuelo con verificación del sobrecargo asesor.

En los vuelos de asesoramiento se asignará un sobrecargo asesor. El sobrecargo asesor deberá llenar el formato TAR-SOB-01.

El sobrecargo en asesoramiento en este tipo de vuelo deberá llevar consigo su licencia vigente, certificado médico, manual de sobrecargos y credencial de la empresa.

La calificación mínima de aprobación será 2, de acuerdo al parámetro establecido en el formato TAR-SOB-01.

Una vez que hayan cumplido y concluido satisfactoriamente los vuelos de Familiarización, Habilitación y Asesoramiento, los sobrecargos se podrán integrar a la línea.

Nota: para consultar el formato TAR-SOB-01 dirigirse al manual de Sobrecargos en su capítulo 11 formatos.

11.15.4 Políticas de los vuelos Line Check

Los asesores y el Gerente de Sobrecargos y Estándares de Servicio realizarán vuelos de line check para verificar que los procedimientos y políticas establecidas sean cumplidas.

También se llenará el formato TAR-SOB-01 para evaluar el desempeño en vuelo, al término del vuelo se harán saber al sobrecargo en line check las observaciones detectadas para su mejora, firmando de enterado dicho formato.

La Gerencia de Sobrecargos y Estándares de Servicio evaluará los formatos y se enviará vía intranet o correo electrónico las retroalimentaciones correspondientes a lo observado en el vuelo de line check.

El sobrecargo en line check deberá leer la retroalimentación y firmarla de enterado y reenviarla a la Gerencia de Sobrecargos y Estándares de Servicio para su expediente.

En caso de no acreditar el primer vuelo de line check se le dará otra oportunidad de realizar segundo vuelo de dos tramos para ver la mejora y el refuerzo del line check anterior, si fuera el caso de no satisfactorio el segundo vuelo de line check se evaluará con la Dirección de Operaciones y Gerencia de Sobrecargos y Estándares de Servicio y Recursos Humanos y de acuerdo al expediente del sobrecargo se determinará si requiere un reforzamiento de procedimientos o su baja definitiva.

ADVERTENCIA SOBRE SIMULACIÓN DE CONDICIONES DE EMERGENCIAS EN CABINA DE PASAJEROS EN OPERACIONES DE LÍNEA

Está estrictamente prohibido, en los vuelos asesorados en línea, así como en los vuelos de operación en línea, que los instructores y sobrecargos en línea simulen maniobras de: fuego humo en cabina de pasajeros, evacuaciones de emergencia, secuestro, amenaza de bomba y las indicadas en el manual de sobrecargos.

11.15.5 Selección de sobrecargos asesores

Cuando se requiera un sobrecargo asesor, la Gerencia de Sobrecargos y Estándares de Servicio y la Dirección de Operaciones serán los responsables de asignarlos.

Plaza que se desempeña por comisión de la Empresa, que tiene como labor el habilitar, supervisar y asesorar a sobrecargos de línea, siendo sus funciones no limitativas a las que se le puedan asignar en relación a la supervisión, así como dar seguimiento al desempeño de los sobrecargos en la operación.

La Dirección de Operaciones y la Gerencia de Sobrecargos y Estándares de Servicio seleccionara en base a expediente, desempeño, conocimiento y actitud a los sobrecargos que puedan desempeñar esta función, basándose en los siguientes requisitos:

- Ser Sobrecargo con licencia vigente
- Experiencia mínima de 6 meses como sobrecargo en equipos con capacidad de 50 pasajeros como sobrecargo único
- Presentar las evaluaciones de perfil de puesto (TAR-SOB-02 capítulo 11 de Formatos del manual de sobrecargos). Desempeñará esta comisión por 5 años y en base en su trayectoria, desempeño y resultados podrá ser evaluada y considerada para continuar con la comisión de asesor.

11.15.6 Funciones Complementarias

Con atención a los requerimientos actuales de la industria aeronáutica para conseguir una operación eficiente y obtener la participación de los sobrecargos a fin de lograr una mayor productividad de la Empresa, el sobrecargo asesor en coordinación de la Gerencia de Sobrecargos y Estándares de Servicio, asignara a el personal de sobrecargos a realizar en tierra procesos de atención a pasajeros (ferias, exposiciones o las que la empresa determine) en las etapas de información de los vuelos, destinos, abordaje y los demás que se le asignen al respecto.

Todo el personal de la Compañía deberá cooperar ampliamente con el personal de la AFAC y todo aquel personal que comisione la Empresa por escrito para realizar inspecciones en las diferentes

operaciones de vuelo de la Empresa.

Las funciones complementarias del asesor se asignarán en los días que no esté en funciones de vuelo.

11.15.7 Adiestramiento de recalificación sobrecargos

Tabla 4 Adiestramiento de Recalificación para Sobrecargos

Condición	Tramos mínimos o adiestramiento para recalificación
Sobrecargo Recalificación por 91 a 180 días sin volar, sin pérdida de la Licencia	Una secuencia que contenga como mínimo 2 vuelos asesorados en ruta.
Sobrecargo Recalificación por 181 a 365 días sin volar, sin pérdida de la Licencia	Una secuencia que contenga como mínimo 8 vuelos asesorados en ruta. Adicionalmente adiestramiento periódico.
Sobrecargo Recalificación por 366 días sin volar, o mayor, y/o pérdida de la Licencia	Adiestramiento de Recuperación de Licencia

11.16 Información referente a instrucción y capacitación para personal de tierra que no se encuentra en el Manual de Capacitación y Adiestramiento de TAR

11.16.1 Políticas para los Vuelos de Verificación para Oficiales de Operaciones del Centro de Control Operacional (CCO)

El personal del CCO realizará por lo menos una vez al año un vuelo de verificación en cualquier de las rutas operadas por la empresa; en este vuelo verificaran los puntos a continuación indicados:

- Obtener, cartas meteorológicas y mapa para dar recomendación a tripulación.
- Verificar labores de trabajadores generales,
- Efectuar despacho de peso y balance,
- Enviar mensaje operacional a estaciones.
- Observar prevelo de tripulación, (describir detalles que revisan).
- Comentar con tripulación detalles de la operación, así como cualquiera sugerencia, con respecto a estaciones o comentarios de rutas.
- Realizar Breafing

Está estrictamente prohibido, en los vuelos de verificación para Oficiales de Operaciones, que se realicen/simulen maniobras de emergencia o anormales.

El formato de vuelos de verificación para Oficiales de Operaciones del Centro de Control Operacional (CCO), sse encuentra en el ANEXO 1 formatos.

11.17 Capacitacion en el Trabajo (On Job Training, OJT)

TAR cuenta con OJT impartidos para el personal de Operaciones los cuales son impartidos por personal propio de TAR.

11.17.1 Políticas para las actividades en el OJT

Todas las actividades se efectuarán en instalaciones o dispositivos que proporcionen conciencia situacional al personal en la medida de lo posible, mediante la ambientación o disposición del espacio.

Este tipo de actividad es utilizada para la retroalimentación de procedimiento, procesos relacionados a las operaciones, políticas y/o actividades que determine la cada área.

Los OJT son entrenamientos no regulados por AFAC se basan en los requerimientos propios de TAR por lo que se pueden impartir los que se crean convenientes y estos pueden variar de acuerdo a las necesidades de cada área.

11.17.2 Estándares para evaluar el OJT

TAR adopta para sus estándares para la evaluación las actividades en el OJT. Para la aplicación de los criterios de aplicación de la desviación del estándar se aplican los siguientes criterios de la Tabla 4.

Tabla 4 Criterios de estandarización para evaluar los procedimientos

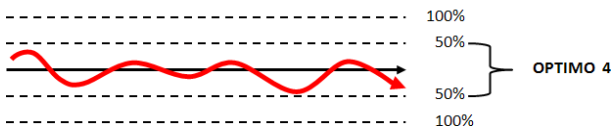
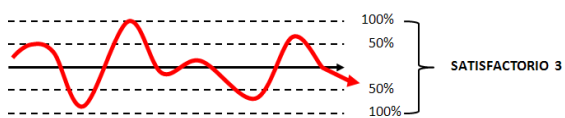
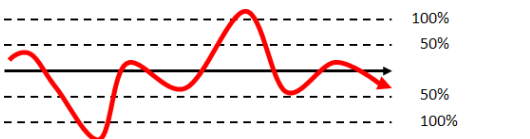
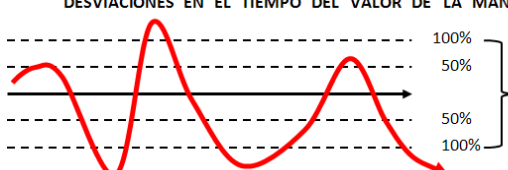
Diagrama	Valor	Significado
DESVIACIONES EN EL TIEMPO DEL VALOR DE LA MANIOBRA  OPTIMO 4	4	OPTIMO El desempeño es óptimo, demuestra habilidad y eficiencia en los procedimientos, conocimiento del equipo, reglamentación de manera ejemplar. Los procedimientos los ejecuta sin desviación alguna en las tolerancias. Las listas de comprobación de emergencia son efectuadas con decisión y de manera ejemplar
DESVIACIONES EN EL TIEMPO DEL VALOR DE LA MANIOBRA  SATISFACTORIO 3	3	SATISFACTORIO El desempeño es satisfactorio, correcto, demuestra habilidad y eficiencia en los procedimientos, conocimientos del equipo y reglamentación de manera que impactan positivamente al desempeño del procedimiento y coordinación. Los procedimientos se ejecutan dentro de las tolerancias.
DESVIACIONES EN EL TIEMPO DEL VALOR DE LA MANIOBRA  SUFICIENTE 2 PUEDE SALIR DE LA MÁXIMA DESVIACIÓN PERO SE MANTIENE DENTRO DEL RANGO AL TERMINAR LA MANIOBRA	2	SUFICIENTE El desempeño es suficiente, las habilidades técnicas y de criterio no impactan positivamente o negativamente al desarrollo normal del procedimiento. Ocurren desviaciones menores en el desarrollo de listas de emergencia, corrigiendo a tiempo, así como conoce y aplica la reglamentación, corrigiendo errores menores a tiempo de manera que no afectan el procedimiento. Se sale de las tolerancias en los procedimientos pero corrige en tiempo y forma.

Tabla 4 Criterios de estandarización para evaluar los procedimientos

DESVIACIONES EN EL TIEMPO DEL VALOR DE LA MANIOBRA  NO SUFICIENTE 1 AVANDONA CONTINUAMENTE EL RANGO DE MAXIMA DESVIACIÓN O NO REGRESA AL RANGO	1	NO SUFICIENTE El desempeño no es suficiente, inseguro o el criterio es inaceptable. Los procedimientos no son aplicados correctamente y además no se corrigen los errores a tiempo, afectando el desarrollo del procedimiento. Desconoce las limitaciones, anuncios, servicio, reglamentación, puntos de memoria, se sale de las tolerancias en los procedimientos y no corrige en tiempo y forma.

NOTAS:

- Consultar el formato de OJT en el anexo 1 de formatos.
- El formato de OJT es aplicable a cualquier área bajo la Dirección e Operaciones



Manual General de Operaciones

ANEXO 1

FORMATOS

ANEXO 1 FORMATOS

Junio 2025

Reedición 2

A-1 Página-1

Link Conexión Aérea S.A. de C.V.



Manual General de Operaciones

ANEXO 1

FORMATOS

PAGINA INTENCIONALMENTE DEJADA EN BLANCO



Manual General de Operaciones

ANEXO 1

FORMATOS

CONTENIDO

1 Notificación de irregularidades/ incidentes/ accidentes MSOF02	5
2 Formato de notificación de desviaciones RVSM	8
3 Formato de Evaluación de Pilotos para Adiestramiento en Simulador y Adiestramiento en Vuelo. .	11
4 Examen de competencia de Simulador	15
5 Formato On Job Training (OJT)	17



Manual General de Operaciones

ANEXO 1

FORMATOS

PAGINA DEJADA INTENCIONALMENTE EN BLANCO

Junio 2025

Reedición 2

A-1 Página-4

Link Conexión Aérea S.A. de C.V.



Manual General de Operaciones

ANEXO 1

FORMATOS

Reservo del formato MSO F

		REPORTE OBLIGATORIO MSO F02 Rev.01		No. Evento
Personal involucrado				
Nombre		Puesto		
Remitente				
Nombre		Puesto		
Los reportes son voluntarios y poseen carácter confidencial y no punitivo, por lo que la Dirección de Seguridad Aérea y Aseguramiento de Calidad es la responsable de su resguardo y de mantener su anonimato. Este reporte deberá ser enviado al correo electrónico sns@tamexico.com. TODOS PODEMOS PARTICIPAR EN PREVENIR LESIONES A LAS PERSONAS, DAÑOS A LAS AERONAVES O INFRAESTRUCTURA ¡Gracias por tu participación!				

MSO F02 Formato de Reporte obligatorio

Rev. 1

Febrero 2025

Junio 2025

Reedición 2

A-1 Página-6

Link Conexión Aérea S.A. de C.V.

	Manual General de Operaciones	
	ANEXO 1	FORMATOS

Instrucciones de Llenado del formato “Notificación de irregularidades / Incidente / Accidente MSO F02”.

Sección 1.- Se deberá anotar fechas del evento, número de vuelo, ruta asignada, estación a donde llego y genero reporte, hora, tipo de aeronave, matrícula y para la tripulación de vuelo colocará pesos de aeronave y combustibles.

Sección 2.- Se colocará sección donde se presentó el evento

Sección 3.- Para el caso de tripulación de vuelo colocar las condiciones meteorológicas de la ruta

Sección 4.- Colocar la fase del vuelo en la cual se presentó el incidente

Sección 5.- Se deberá colocar el total clientes trasportados

Sección 6.- Se deberá colocar la cantidad de tripulaciones abordo

Sección 7.- Consecuencias que se generaron por el incidente

Sección 8.- Se deberá describir una reseña sobre la interferencia ocasionada y deberá colocar instrumentos de afectación.

Sección 9.- Se deberá describir las irregularidades y las acciones tomadas.

Sección 10.- Se deberá recabar las firmas del personal involucrado

Junio 2025	Reedición 2	A-1 Página-7
Link Conexión Aérea S.A. de C.V.		

2 Formato de notificación de desviaciones RVSM

FORMATO DE NOTIFICACION DE DESVIACIONES RVSM	
Reporte de piloto: (1) ()	Reporte del controlador: (2) ()
Fecha/Hora (UTC): (3) (día/mes/ año)	Tipo de desviación: (4)
Segmento de ruta: (5)	
ACC: (6)	
Causas de la desviación: (7)	

DATOS DE LA AERONAVE		
Identificación de aeronave: (8)		
Operador/propietario: (9)		
Tipo de aeronave: (10)		
	Asignado	Actual
Nivel de vuelo:	(11)	(12)
Error de desviación vertical: (13) (valor en pies)		
Tiempo transcurrido en el nivel de vuelo/derrota incorrecto(a): (14)		
Posición donde se observó la desviación: (15)		

¿Hubo otro tráfico en conflicto?: (16)
Acción tomada por ATC/PILOTO: (17)
Otros comentarios: (18)

NOMBRE Y FIRMA
(19)

LUGAR Y FECHA DE LA NOTIFICACION
(20)

Consideraciones generales para el llenado del formato de notificación de desviaciones RVSM

El formato se debe llenar en máquina de escribir o a mano con letra de molde legible. Usar pluma punto fino, preferiblemente de color negro.

No se admiten tachaduras o enmendaduras.

Copia electrónica está disponible en la intranet de la empresa.

Se pueden indicar datos o adjuntar documentos adicionales que permitan esclarecer los motivos de desviaciones RVSM.

El Piloto debe proporcionar la mayor cantidad de información requerida en cada casilla, por lo que debe considerarse la siguiente guía de llenado:

Casilla 1: Indicar con una "X" dentro del paréntesis si es el piloto el que hace la notificación.

Casilla 2: No Aplica

Casilla 3: Indicar la fecha y hora UTC del evento de desviación.

Casilla 4: Indicar el tipo de desviación de acuerdo a lo siguiente:

La notificación de cualquier desviación vertical debe ser clasificada de acuerdo con los siguientes tipos:

Para desviaciones verticales:

V1: Errores durante el proceso de comunicación / coordinación ("loop error") del sistema ATC (*).

V2: Acción de contingencia debido a falla de motor.

V3: Acción de contingencia debido a falla de presurización.

V4: Acción de contingencia debido a otra causa.

V5: Falla al ascender / descender conforme a la autorización.

V6: Ascenso / descenso sin autorización ATC.

V7: Ingreso al espacio aéreo a un nivel incorrecto.

V8: Pérdida de la separación lateral o longitudinal debido a una nueva autorización ATC del FL.

V9: Desviación debido al TCAS.

V10: Aeronave incapacitada de mantener el nivel.

V11: Presencia de turbulencia severa, actividad de ondas de montaña y estela turbulenta.

V12: Otros.

Notas:

(*) Errores durante el proceso de comunicación / coordinación ("loop error") del sistema ATC: Cualquier error ocasionado por un malentendido entre el piloto y el controlador respecto al FL asignado, al número de mach o a la ruta a seguir. Tales errores pueden provenir de errores de coordinación entre el ATC o por una interpretación errónea por parte de los pilotos acerca de una instrucción del ATC o de una renovación de dicha instrucción.

Casilla 5: Indicar claramente el segmento de ruta donde ocurrió la desviación, distancia, rumbo y en su caso coordenadas.

Casilla 6: Indicar el ACC en donde ocurrió el evento de desviación.

Casilla 7: Indicar la(s) causa(s) probables de la desviación. Aunado a lo anterior, si en la casilla 4 se indicó el código V12 "Otros", describir brevemente la causa complementando la información de esa casilla.

Casilla 8: Indicar la identificación de la aeronave la cual es el número de vuelo de TAR

Casilla 9: Indicar el nombre Transportes Aéreos Regionales.

Casilla 10: Indicar el tipo de aeronave de acuerdo a su designador de tipo. E145 para el Embraer 145

Casilla 11: Indicar el nivel de vuelo asignado a la aeronave por el ATC en donde ocurrió la desviación.

Casilla 12: Indicar el nivel de vuelo actual de la aeronave en donde ocurrió la desviación.

Casilla 13: Indicar el error de desviación de la aeronave (valor en pies para desviación vertical).

Casilla 14: Indicar el tiempo transcurrido en el nivel de vuelo/derrota incorrecto(a) de la aeronave.

	Manual General de Operaciones	
	ANEXO 1	FORMATOS

Casilla 15: Indicar la posición donde se observó la desviación. En esta casilla se debe dar un punto de referencia tal como el nombre de un aeropuerto, una radio ayuda a la navegación aérea o un punto de reporte en la aerovía en la que se vuela, indicando su distancia al mismo. Por ejemplo: “A 3 MN del VOR DME OAX”.

Casilla 16: Indicar si durante el evento de la desviación hubo otro tráfico en conflicto.

Casilla 17: Indicar las acciones tomadas por el ATC y/o el piloto.

Casilla 18: Indicar comentarios adicionales que se consideren pertinentes para la mejora de la seguridad en el espacio aéreo RVSM.

Casilla 19: Indicar el nombre completo del piloto que hace el reporte.

Casilla 20: Indicar el lugar y la fecha en donde se presenta en reporte.

3 Formato de Evaluación de Pilotos para Adiestramiento en Simulador y Adiestramiento en Vuelo.

Con estos formatos se calificará a los Pilotos con respecto a los Estándares para evaluar los módulos de práctica mínimos en base a la máxima desviación y el criterio de estandarización, que se encuentran en la sección 12.2.4 de este Manual.

FECHA: ABRIL 2023
TAR-PL-05
REVISIÓN: 2

ADIENTRAMIENTO SIMULADOR
EMBRAER ERJ-145

PILOTO ASIGNADO

INSTRUCTOR

ASESOR

TIPO DE CAPACITACIÓN:

INICIAL

A. PATERN

CAPTÁN

A. PATERN

PERIODO

A. MATERNO

PRIMER OFICIAL

A. MATERNO

TRANSICIÓN A CAPTÁN

INICIAL/INSTRUCTOR

NOMBRE (E)

NOMBRE (E)

MANEJOS DE LAS SESIONES	FIRMA:	FECHA:	SESIONES									
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
I. PRE VUELO												
1. Inspección de cabina, mantenimiento												
2. Procedimiento de arranque												
3. Prueba y monitoreo FMS												
4. Verificación antes del despegue												
II. DE VUELO												
1. Despegue VFR 0-50												
2. Despegue con viento cruzado máximo 10 kts												
3. Despegue abastecido												
4. Despegue con falta de motor durante la 2ª												
5. Despegue con Cauden 3000 0-50												
6. Despegue con pista reducida 0-50 0-50												
III. PROCEDIMIENTOS ANORMALES												
1. Cálculo de alturas instrumentales												
2. Planes de escape												
IV. MANEJOS DE VUELO												
1. Vuelo de 40"												
2. Aproximación al de régimen configuración abastecido												
3. Aproximación al de régimen configuración abastecido												
4. Aproximación al de régimen configuración abastecido												
5. Despegue a gran altitud												
6. Maniobra con un motor inoperante												
7. Aproximación a la pista 1700 metros de largo												
8. Vuelo de 40" de viento												
9. Despegue con FMS / GPS / 2000 2000												
10. Prueba de motor en vuelo IMC												
11. Maniobra TCAD												
12. Maniobra de escape OPART IMC												
V. APROXIMACIÓN Y DESPEGUE												
1. Aproximación a la pista 1700 metros de largo CAT 1												
2. Aproximación a la pista 1700 metros de largo CAT 1												
3. Aproximación a la pista 1700 metros de largo CAT 1												
4. Aproximación a la pista 1700 metros de largo CAT 1												
5. Aproximación a la pista 1700 metros de largo CAT 1												
6. Aproximación a la pista 1700 metros de largo CAT 1												
7. Aproximación a la pista 1700 metros de largo CAT 1												
8. Aproximación a la pista 1700 metros de largo CAT 1												
9. Aproximación a la pista 1700 metros de largo CAT 1												
10. Aproximación a la pista 1700 metros de largo CAT 1												
11. Aproximación a la pista 1700 metros de largo CAT 1												
12. Aproximación a la pista 1700 metros de largo CAT 1												
VI. PROCEDIMIENTOS ANORMALES												
1. Aproximación a la pista 1700 metros de largo CAT 1												
2. Aproximación a la pista 1700 metros de largo CAT 1												
3. Aproximación a la pista 1700 metros de largo CAT 1												
4. Aproximación a la pista 1700 metros de largo CAT 1												
5. Aproximación a la pista 1700 metros de largo CAT 1												
6. Aproximación a la pista 1700 metros de largo CAT 1												
7. Aproximación a la pista 1700 metros de largo CAT 1												
8. Aproximación a la pista 1700 metros de largo CAT 1												
9. Aproximación a la pista 1700 metros de largo CAT 1												
10. Aproximación a la pista 1700 metros de largo CAT 1												
11. Aproximación a la pista 1700 metros de largo CAT 1												
12. Aproximación a la pista 1700 metros de largo CAT 1												

FECHA: 14-ENE-15
TAR-PL-01
REVISIÓN: 1



ADIENTRAMIENTO SIMULADOR

EMBRAER ERJ-145

2-2

SESIONES	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
3	Sistema eléctrico									
4	Sistema de protección contra fuego									
5	Controles de vuelo, Faltas de viento y elevador									
6	Sistema de combustible									
7	Sistema hidráulico									
8	Sistema de protección contra hielo y antihielo									
9	Sistema de tren, frenos y antideslizante									
10	Fallos de motor									
11	Rescate en vuelo									
12	Fallos de navegación: FMS, GPS, RUC/RUTA									
13	Arreglos de motor alternativos									
VII	PROCEDIMIENTOS DE EMERGENCIAS									
1	Juego estándar a tierra y simulador									
2	Desgravitación y descenso de emergencia									
3	Faltas Transponder									
4	Faltas de ambos motores en vuelo									
5	Fuego de motor									
6	Evacuación de emergencia									
7	Faltas recuperadas MC CAT I									
IX	PUNTOS GENERALES									
1	Autoridad al mando									
2	Faltas de todos los sistemas									
3	Uso de todos los sistemas de navegación									
4	Técnica de vuelo									
5	Control									
6	Manejo de los recursos de cabina									
X	LOFTING: (VUELO, CAT I)									

Desviación máxima de Altitud es de ± 100 ft

0 ft. a ± 50 ft. = 4
 ± 51 ft. a ± 100 ft. = 3
 + de 100 ft. corrigiendo a tiempo a ± 100 = 2
 + de 100 ft. corrigiendo fuera de tiempo o no corrigiendo = 1

Desviación máxima de rumbo es de $\pm 10^\circ$

0° a $\pm 5^\circ$ = 4
 $\pm 6^\circ$ a $\pm 10^\circ$ = 3
 + de 10° corrigiendo a tiempo = 2
 + de 10° corrigiendo fuera de tiempo o no corrigiendo = 1

Desviación máxima de velocidad es de ± 10 Kts

0 kts. a ± 5 kts. = 4
 ± 6 kts. a ± 10 kts. = 3
 + de 10 kts. corrigiendo a tiempo a ± 10 kts. = 2
 + de 10 kts. corrigiendo fuera de tiempo o no corrigiendo = 1

Desviación máxima de banco es de $\pm 5^\circ$

0° a $\pm 3^\circ$ = 4
 $\pm 4^\circ$ a $\pm 5^\circ$ = 3
 + de 5° corrigiendo a tiempo = 2
 + de 5° corrigiendo fuera de tiempo o no corrigiendo = 1

TÉCNICA DE VUELO IMPARTIDA POR:

FAMILIARIZACIÓN USTA IMPARTIDA POR:

FAMILIARIZACIÓN EN CASNA POR:

CALIFICACIÓN ➡

COMENTARIOS



Manual General de Operaciones

ANEXO 1

FORMATOS

FECHA: 01 FEBRERO 2019

MGO-FO02/15

REVISIÓN: 2

TAR		HABILITACIÓN O ASESORAMIENTO EN RUTA									
PILOTO ASESORADO		A. PATERNO		A. MATERNO		NOMBRE (S)					
INSTRUCTOR		CAPITAN		PRIMER OFICIAL							
ASESOR		A. PATERNO		A. MATERNO		NOMBRE (S)					
No. SESION	AEROPUERTO	FECHA	MATRICULA	TIEMPO CAC.	TOTAL	TIPO ATO.	# DESP	# ATZ	CALIF.	FIRMA ASESOR	FIRMA ASESORADO
Piloto volando (PF) / Piloto monitoreando (PM)											
OPERACIONES PREVIAS											
REVISION EXTERIOR E INTERIOR											
ARRANQUE DE APU											
REVISION AJUSTE Y PRUEBAS CABINA PILOTOS (Before start to the line)											
ANALISIS ATIS Y AUTORIZACION CTA											
INGRESO DE DATOS AL FMS											
ANALISIS DE PESO Y BALANCE											
OPERACIONES ANTES DEL DESPEGUE											
AJUSTE DE RADIOS Y AUTORIZACIONES											
DATOS DESPUEGO Y COORDINACIÓN TRIPULACION (Briefing)											
ARRANQUE MOTORES NORMAL (Before start /after start seq. y check list)											
CARRETEO											
DESPEGUE Y ASCENSO											
DESPEGUE NORMAL (before take off seq. y check list)											
LISTA DESPUES DEL DESPEGUE (after take off seq. y check list)											
PROCEDIMIENTO IFR CON FMS											
PROCEDIMIENTO IFR CON NAVEGACION PRIMARIA											
PROCEDIMIENTO VISUAL											
ASCENSO SOP											
CRUCERO NORMAL/ LARGO ALCANCE											
USO DE TABLAS AJUST. NORMAL											
AJUSTE RADIOS Y NAVEGACION											
COMUNICACIONES Y FRASEOLOGÍA											
LLENADO DEL PLAN DE VUELO											
CONTROL Y APEGO DE VELOCIDAD EN CRUCERO											
DESCENSO											
PREPARACION (ATIS, briefing, ingreso datos FMS, ajuste de velocidades)											
PERFIL DE DESCENSO											
APEGO A VELOCIDADES											
APROXIMACIONES IFR											
AJUSTE DE RADIOS Y AUTORIZACIONES											
APROXIMACION VOR											
APROXIMACION ILS											
APROXIMACION VISUAL											
VIGILANCIA E INTERPRETACION INSTRUMENTOS											
COORDINACION ACTITUD/POTENCIA VELOCIDAD											
PATRONES DE ATERRIZAJE											
PATRONES DE ESPERA											
ENFILAMIENTO Y TRAYECTORIA VASI/PAPI											
ENFILAMIENTO Y TRAYECTORIA CON VIENTO CRUZADO											
ENFILAMIENTO Y TRAYECTORIA CON WINDSHEAR											
CENTRO DE PISTA DURANTE EL ENFILAMIENTO											
IDA AL AIRE											

4 Examen de competencia de Simulador

FECHA: 20 Febrero 2020		REVISIÓN: ORIGINAL	
TAR AVIACIÓN		EXAMEN DE COMPETENCIA EN SIMULADOR EMBRAER ERJ-145	
PILOTO EXAMINADO		APELLIDO PATERNO	
		APELLIDO MATERNO	
		NOMBRE (S)	
ASESOR / INSTRUCTOR		CAPITAN	
		PRIMER OFICIAL	
		FECHA DE LA EVALUACIÓN:	
PRIMER SIMULADOR		SEGUNDO SIMULADOR	
EXAMINADOR		APELLIDO PATERNO	
		APELLIDO MATERNO	
		NOMBRE (S)	
		PF	
		PM	
A. OPERACIONES PREVIAS		I. APROXIMACIÓN	
1. INSPECCION INICIAL		1. DE PRECISION ILS	
2. PREPARACIÓN DE CABINA		2. DE NO PRECISION VOR / LOC / RNAV	
3. RENDIMIENTOS / ANALISIS DE PISTA		3. DE PRECISION CON FALLA DE MOTOR	
B. ARRANQUE DE MOTORES		4. DE NO PRECISION CON FALLA DE MOTOR	
1. NORMAL		5. MANUAL	
2. CON FALLA		6. FRUSTRADA	
3. ARRANQUE CRUZADO (CROSS BLEED START)		7. APROXIMACIÓN VISUAL / CIRCULANDO	
C. RODAJE		J. ATERRIZAJE	
1. PROCEDIMIENTOS		1. NORMAL	
2. RODAJE Y MONITOREO WX		2. CON VIENTO CRUZADO	
3. VERIFICACIÓN ANTES DEL DESPEGUE		3. CON UN MOTOR INOPERATIVO	
D. DESPEGUE		4. DESCONTINUADO AL MINIMO SIN REFERENCIA VISUAL	
1. NORMAL		5. DESCONTINUADO A 50' SOBRE EL UMBRAL	
2. CON VIENTO CRUZADO		6. ESTACIONAMIENTO EN PLATAFORMA	
3. CON FALLA DE MOTOR (>V1 >V2)		K. PROCEDIMIENTO ESTANDAR DE OPERACIÓN	
4. CON PISTA CONTAMINADA		1. CONOCIMIENTOS GENERALES	
5. DESCONTINUADO		2. COMENTARIOS PREVIOS	
6. DESPEGUE CON CIZALLEO		3. USO DE MANUALES	
E. SALIDAS		4. USO DE LISTAS DE COMPROBACION	
1. PROCEDIMIENTOS		5. PROCEDIMIENTOS NORMALES	
2. SALIDAS CODIFICADAS SID		6. PROCEDIMIENTOS ANORMALES	
F. CRUCERO		7. PROCEDIMIENTOS DE EMERGENCIA	
1. PROCEDIMIENTOS / RVSM		8. WIND SHEAR	
2. OPERACIÓN NORMAL DE SISTEMAS		9. AJUSTE Y USO DE INSTRUMENTOS O FMS	
3. FALLA DE MOTOR / ARRANQUE DE MOTOR EN VUELO		10. RECUPERACIÓN DE ACTITUDES INSUALES	
G. DESPEGUE		12. EVACUACIÓN DE EMERGENCIA	
1. PROCEDIMIENTOS TCAS / RA / TURBULENCIA DE ESTEL		13. MANIOBRAS DE ESCAPE EGPWS	
2. VIRAJES DE 45°		L. CONOCIMIENTOS	
3. DESPLOMES LIMPIO, VIRANDO Y ATERRIZAJE		1. PROCEDIMIENTOS SOP / TECNICA DE VUELO	
4. DESPLOME GRAN ALTITUD, PILOTO AUTOMATICO		2. MANUALES DEL AVION	
5. FALLA DE SISTEMA:		3. SISTEMAS / LIMITACIONES	
6. FALLA DE SISTEMA:		4. LISTAS Y QRH	
7. FALLA DE SISTEMA:		M. CRM	
8. FALLA DE SISTEMA:		1. COMANDO Y LIDERAZGO	
9. DESCENSO DE EMERGENCIA		2. CONCIENCIA SITUACIONAL	
H. DESCENSO		3. PROCESO DE COMUNICACIÓN	
1. LLEGADA CODIFICADA STAR		4. TOMA DE DECISIONES	
2. PATRON DE ESPERA			
NOTA: TODAS LAS MANIOBRAS DEBERAN APEGARSE AL MANUAL DE VUELO DE LA AERONAVE			

5 Formato On Job Training (OJT)



REGISTRO DE ENTRENAMIENTO
EN EL PUESTO DE TRABAJO [OJT]

FECHA: _____ NOMBRE DEL FACILITADOR: _____

DESCRIPCIÓN DEL ENTRENAMIENTO: _____

NOMBRE DEL PARTICIPANTE	ÁREA / PUESTO	FIRMA

FIRMA DEL FACILITADOR: _____

MGO-OJT REV.2
JUNIO 2025

	Manual General de Operaciones	
	ANEXO 2	FORMATOS

PAGINA DEJADA INTENCIONALMENTE EN BLANCO

Junio 2025	Reedición 2	A-2 Página-18
Link Conexión Aérea S.A. de C.V.		

	Manual General de Operaciones	
	ANEXO 2	REFERENCIA CRUZADA

ANEXO 2

REFERENCIA CRUZADA

Junio 2025	Reedición 2	A-2 Página-1
Link Conexión Aérea S.A. de C.V.		

	Manual General de Operaciones	
	ANEXO 2	REFERENCIA CRUZADA

PÁGINA INTENCIONALMENTE DEJADA EN BLANCO

Junio 2025	Reedición 2	A-2 Página-2
Link Conexión Aérea S.A. de C.V.		

	Manual General de Operaciones	
	ANEXO 2	REFERENCIA CRUZADA

Numeral	Requisito	Descripción
4	Disposiciones generales	
4.1	Es responsabilidad del concesionario y permisionario de aeronaves de ala fija (numeral 5.1. de esta norma) y rotativa (numeral 5.2. de esta norma) el contar con un manual general de operaciones, donde se establezcan los procedimientos de operación de todos los modelos de aeronaves a su cargo, su organigrama, las funciones y responsabilidades y los formularios empleados, de acuerdo a la presente Norma Oficial Mexicana.	TODO MGO
4.2	Es responsabilidad del operador aéreo (numeral 5.3. de esta norma) con aeronaves que tengan un peso máximo certificado de despegue de más de 5700 kg o equipados con uno o más motores de turbina (que en lo sucesivo y para efectos de esta norma, será(n) mencionado(s) como operador(es)) el contar con un manual general de operaciones, donde se establezcan los procedimientos de operación de todos los modelos de aeronaves a su cargo, su organigrama, las funciones y responsabilidades y los formularios empleados, de acuerdo a la presente Norma Oficial Mexicana	TODO MGO
4.2.1	Es recomendable y sin detrimento al numeral 4.2. de la presente norma, que los operadores poseedores de una (o más) aeronave(s) con una configuración de asientos para más de 9 pasajeros cuenten con su manual de acuerdo a lo establecido en la presente Norma Oficial Mexicana.	MGO
4.3	Es responsabilidad del permisionario, concesionario y operador, que antes de iniciar el vuelo, lleven a bordo de cada una de las aeronaves a su cargo, su manual.	MGO 3.1
4.4	Es responsabilidad del permisionario, concesionario y operador elaborar y agregar una relación cruzada de cumplimiento del manual con respecto a la presente Norma Oficial Mexicana.	MGO Anexo 2
5	Contenido del Manual General de Operaciones La información que se establece a continuación se considera como enunciativa mas no limitativa para el manual de los permisionarios, concesionarios y operadores, el cual debe contener la siguiente información, respectivamente:	
5.1	Contenido del manual para los concesionarios y permisionarios de aeronaves de ala fija.	
5.1.1	Parte 1: Generalidades. Esta parte debe incluir todas las políticas, instrucciones y procedimientos operacionales generales que no estén relacionados con un modelo de aeronave en especial, necesarios para una operación segura, tales como, administración y supervisión de las operaciones, programa de seguridad aérea y de seguridad de vuelo, sistema de garantía de calidad, gestión de la fatiga y limitación de tiempo de vuelo para la tripulación y sistema de vigilancia de operaciones.	MGO CAP 5

	Manual General de Operaciones	
	ANEXO 2	REFERENCIA CRUZADA

Numeral	Requisito	Descripción
5.1.1.1	Organización y responsabilidades:	
	a) Una descripción de la estructura organizacional, incluyendo: - Organigrama general y del área de operaciones, y - Las funciones, responsabilidades y sucesión del personal directivo y de operaciones relativas a la realización de las operaciones de vuelo; incluyendo:	MGO CAP 6
	1) Autoridad, funciones y responsabilidades del piloto al mando;	MGO CAP 6
	2) Funciones y responsabilidades de los miembros de la tripulación, diferente del piloto al mando, además de una declaración de las mismas, y	MGO CAP 6
	3) Funciones y responsabilidades del oficial de operaciones, además de una declaración de las mismas.	MGO CAP 6
5.1.1.2	Control y supervisión operacional.	MGO CAP 9
	a) Descripción detallada del sistema de supervisión de operación. Esta descripción debe mostrar la manera en que se supervisa la seguridad de las operaciones de vuelo y la capacidad del personal técnico aeronáutico relacionado con las operaciones; incluyendo los procedimientos para Mantener los registros actualizados sobre la validez de las licencias y los certificados de capacidad; Aptitud del personal de operaciones, y Control, análisis y almacenamiento de los registros, documentos de vuelo, información adicional y datos	MGO CAP 9
	Nota: Ninguna relación debe incluirse en el manual pero debe ser accesible a la Autoridad Aeronáutica cada vez que la misma lo requiera, manteniéndose actualizada.	
	b) Descripción detallada de cualquier sistema para la distribución de material impreso, el cual contenga información que pueda ser de naturaleza operacional, pero sea complementaria a la del manual;	MGO CAP 9
	c) Métodos o procedimientos utilizados sobre prevención de accidentes e incidentes, incluyendo: Evaluación de accidentes e incidentes de aviación, así como la distribución de información relacionada; Definiciones de accidentes e incidentes de aviación y responsabilidades relevantes de todos los involucrados; - Descripción de qué puestos, áreas, autoridades u otras instituciones deben ser notificadas en caso de un accidente e incidente, según aplique; - Requisitos de notificaciones especiales en caso de un accidente o incidente de aviación, cuando se transporten mercancías peligrosas, y - Descripción de los requisitos para reportar defectos y fallas ocurridas a las aeronaves requerido por la disposición aplicable.	MGO CAP 9

Junio 2025	Reedición 2	A-2 Página-4
Link Conexión Aérea S.A. de C.V.		

	Manual General de Operaciones	
	ANEXO 2	REFERENCIA CRUZADA

Numeral	Requisito	Descripción
	d) Descripción detallada de los aspectos principales de los programas de seguridad de vuelo, incluyendo: Programas para lograr y mantener la concientización de posibles riesgos a todos los involucrados en los mismos.	MGO CAP 9
	e) Descripción de los procedimientos y responsabilidades necesarias para mantener el control operacional con respecto a seguridad de vuelo;	MGO CAP 9
	f) Descripción del sistema de aseguramiento de la calidad adoptado;	MGO CAP 9
	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: Requerimiento mínimo de tripulación, tiempo de vuelo y periodo de servicio planeado; Experiencia (en horas de vuelo total y en el tipo), estado de actualización y capacidad de los miembros de tripulación; 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 Aeronáutica la justificación correspondiente, y 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; Planes de descanso para permitir el manejo de la fatiga de los miembros de la tripulación	MGO CAP 8 Y 9
	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: Navegación estándar, navegación polar, PBN y en otras áreas designadas, y Re despacho de vuelo, degradación del sistema, ajuste de altímetro y sistemas aplicables	MGO CAP 9
	i) De acuerdo al tipo de operación; los procedimientos de navegación de largo alcance que hayan de utilizarse, el procedimiento en caso de falla de motor para ETOPS, de acuerdo a la disposición aplicable; la designación y utilización de aeropuertos en caso de desviación; acuerdo a la disposición aplicable; la designación y utilización de aeropuertos en caso de desviación;	TAR NO TIENE OPERACIONES ETOPS

Junio 2025	Reedición 2	A-2 Página-5
Link Conexión Aérea S.A. de C.V.		

	Manual General de Operaciones	
	ANEXO 2	REFERENCIA CRUZADA

Numeral	Requisito	Descripción
	j) Circunstancias en las cuales se debe mantener una guardia radio-escucha en las aeronaves;	MGO CAP 9
	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.	MGO CAP 9
	l) Procedimientos de vuelo, incluyendo: VFR e IFR.	MGO CAP 7 Y 9
	m) Métodos para determinar los mínimos de utilización de aeropuertos, incluyendo: Métodos para determinar el mínimo de utilización de cada uno de los aeropuertos, incluyendo vuelos IFR de acuerdo a 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; 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 a la disponibilidad de superficie que permitan un aterrizaje forzoso seguro, y Determinación y aplicación de aeropuertos y el mínimo de operación en ruta.	MGO CAP 9 Y 10
	n) Política y Procedimientos de carga de combustible de conformidad con la disposición aplicable, incluyendo: Precauciones de seguridad durante la carga y descarga en todas las posibilidades que representen un riesgo durante esta operación Administración de combustible en vuelo; Uso de combustibles semi-sintéticos para aviación de conformidad con la disposición aplicable, si aplica; Reabastecimiento y descarga mientras los pasajeros estén abordando, a bordo o desembarcando, y Precaución para evitar la mezcla de combustibles y precaución contra el fuego, incluyendo, protección electrostática.	MGO CAP 8
	ñ) Arreglos y procedimientos de servicios de escala;	MGO CAP 9

	Manual General de Operaciones	
	ANEXO 2	REFERENCIA CRUZADA

Numeral	Requisito	Descripción
	o) 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: Las reglas aplicables a la designación del piloto al mando, y La Incapacidad física y psicológica de la tripulación.	MGO CAP 8
	p) 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;	MGO CAP 8
	q) Procedimientos para los pilotos al mando que reciban una transmisión de peligro y que observen algún accidente	MGO CAP 8
	r) 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;	MGO CAP 9
	s) Las condiciones de empleo, almacenamiento y suministro de oxígeno determinado de conformidad con la disposición aplicable	MGO CAP 8
	t) Operaciones en tierra, incluyendo: Posicionamiento de equipos de tierra; Operación de las puertas de la aeronave; FOD; Procedimientos de puesta en marcha, rampa de salidas y llegadas; Seguridad en la plataforma (prevención de fuego, explosión y áreas de succión, por citar algunas); Servicio de aeronaves, y Procedimientos de deshielo y antihielo de conformidad con el ordenamiento jurídico aplicable;	MGO CAP 9
	u) Procedimientos y responsabilidades para la preparación y aceptación del plan operacional de vuelo, así como la descripción de uso y ejemplos del formato utilizado;	MGO CAP 9

	Manual General de Operaciones	
	ANEXO 2	REFERENCIA CRUZADA

Numeral	Requisito	Descripción
	v) Procedimientos normales de operación (SOP) para cada fase de vuelo;	MGO CAP 7
	w) Instrucciones sobre cómo y cuándo usar las listas normales de verificación;	MGO CAP 7
	x) Instrucciones sobre el conocimiento constante de la altitud y el uso de avisos de altitud automáticos o hechos por la tripulación, según apliquen;	MGO CAP 7
	y) 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 accidentes de impacto contra el suelo sin pérdida de control, incluyendo: Limitación de la alta velocidad de descenso al aproximarse al suelo; e 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.	MGO CAP 7
	z) Instrucciones sobre la aclaración y aceptación de las autorizaciones de ATC, incluyendo, cuando implican franqueamiento del terreno y reportes de posición;	MGO CAP 7
	aa) Call out de salida y de aproximación;	MGO CAP 7
	ab) Procedimientos para familiarización con zonas, rutas y aeropuertos;	MGO CAP 7
	ac) Procedimiento de aproximación estabilizada;	MGO CAP 7
	ad) 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	MGO CAP 7
	ae) 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 CAP 7
	af) Los criterios, política, instrucciones, procedimientos y requisitos de capacitación para evitar colisiones y la utilización del sistema anticolidión de a bordo (ACAS/TCAS) de conformidad con el ordenamiento jurídico aplicable;	MGO CAP 7
	ag) 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;	MGO CAP 7

	Manual General de Operaciones	
	ANEXO 2	REFERENCIA CRUZADA

Numeral	Requisito	Descripción
	ah) Sobre la exposición a la radiación cósmica: Para aeronaves que vuelan por encima de los 15 000 m (49 000 pies): 1) La información que permita al piloto determinar la mejor solución, en el caso de verse expuesto a radiación cósmica solar, y 2) Los procedimientos aplicables para el caso de que el piloto decidiera descender, incluyendo: i) La necesidad de dar aviso previo a la dependencia ATC apropiada y de obtener una autorización para descender, y ii) Las medidas que se han de tomar en el caso de que la comunicación con el ATC no pueda establecerse o se interrumpa. Los procedimientos para la operación del equipo de detección de radiación como requerimiento de seguridad en cabina, de conformidad con el ordenamiento jurídico aplicable, y Los procedimientos de registro y control de las dosis totales de radiación cósmica recibida por cada miembro del personal de vuelo.	MGO CAP 7
	ai) Detalles o procedimientos del sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS), de conformidad con el ordenamiento jurídico aplicable;	MGO CAP 5
	aj) 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: Política sobre el transporte de mercancías peligrosas; Guía de los requisitos para la aceptación, etiquetado, manejo, almacenamiento y segregación, y Responsabilidades del área de operaciones en relación con la disposición aplicable.	TAR NO TRANSPORTA MERCANCÍAS PELIGROSAS
	ak) Información, instrucciones y procedimiento sobre transporte de armas, de conformidad con la disposición aplicable;	MGO CAP 11
	al) Instrucciones y orientación de seguridad;	MGO CAP 5
	am) Procedimientos sobre la responsabilidad y autoridad del personal de operaciones en actos de interferencia ilícita, incluyendo: Instrucciones de seguridad y guías no confidenciales, así como reporte de delitos a bordo, sabotaje, amenazas de bomba, secuestro, etcétera; Listas de verificación sobre los procedimientos de búsqueda de bombas y en caso de sospecha de sabotaje; Políticas, y Descripción de medidas preventivas de seguridad e instrucción con referencia al manual requerido por el ordenamiento jurídico aplicable.	MGO CAP 5

	Manual General de Operaciones	
	ANEXO 2	REFERENCIA CRUZADA

Numeral	Requisito	Descripción
	Nota: Las instrucciones de seguridad y guías que por política deben mantenerse confidenciales; generando daños irreparables la revelación de las mismas; pueden mantenerse confidenciales, justificando ante la autoridad esta determinación.	
	an) Instrucciones y requisitos de capacitación para la utilización del visualizador de "cabeza alta" (HUD) y el sistema de visión mejorada (EVS), según aplique.	N/A
	añ) Las normas y guías relevantes para los miembros de tripulación de cabina y de vuelo referentes a la salud, incluyendo: Bebidas alcohólicas; Toda clase de narcóticos y drogas (incluso tabletas para dormir, medicamentos que alteren la capacidad física, alergias e inmunizaciones); Práctica de buceo y donación de sangre, y 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.	MGO CAP 8
	ao) Los procedimientos de operación para las distintas fases del vuelo, tales como instrucciones de preparación de vuelo y otros;	MGO CAP 9
	ap) 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.	MGO CAP 9
	aq) Responsabilidades y uso del libro de bitácora, de conformidad con la disposición aplicable;	MGO CAP 8
	ar) Listado de documentos, formularios e información adicional que debe ser mantenida;	MGO CAP 9
	as) Procedimientos de conducción de carga y pasajeros que estén relacionados con la seguridad de conformidad con la disposición aplicable, incluyendo Asignación de asientos, abordaje y desembarque de pasajeros, según aplique, incluyendo pasajeros enfermos y con movilidad reducida; Carga y descarga de la aeronave, incluyendo cargas especiales y clasificación de compartimientos de carga; Actitud frente a la solicitud de transporte de pasajeros inadmisibles, deportados o personas en custodia; Tamaño y peso permisible de equipaje de mano, y Transporte de animales.	MGO CAP 5

Junio 2025	Reedición 2	A-2 Página-10
Link Conexión Aérea S.A. de C.V.		

	Manual General de Operaciones	
	ANEXO 2	REFERENCIA CRUZADA

Numeral	Requisito	Descripción
	at) Condiciones para evitar y/u operar en situaciones atmosféricas potencialmente peligrosas o adversas (diferentes climas) incluyendo: Tormentas eléctricas y de arena; Condiciones de engelamiento, precipitaciones fuertes, inversiones térmicas significativas y nubes de ceniza volcánica; 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, y Vientos transversales, corriente de chorro y ondas orográficas;	MGO CAP 8
	au) Requisitos referidos a las posiciones que deben ocupar los miembros de la tripulación asignada;	MGO CAP 8
	av) 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;	MGO CAP 8
	aw) Admisión a la cabina de mando por personas que no pertenezcan a la tripulación de vuelo;	MGO CAP 8
	ax) Uso de asientos de tripulación y de asientos adicionales de cabina de mando;	MGO CAP 8
	ay) Requisitos de seguridad de cabina, cubriendo: Preparación de la cabina para el vuelo, requisitos en vuelo y preparación para aterrizaje, incluyendo procedimientos para asegurar la cabina y cocinas; Cabina estéril; 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; Procedimientos a seguir durante el abordaje y desembarque de pasajeros; Fumar a bordo, y Procedimientos de información a los pasajeros.	MGO CAP 8
	az) Vuelos de traslado sin pasajeros, de instrucción, de prueba y de posicionamiento, de acuerdo a la disposición aplicable;	MGO CAP 8
	ba) Reglamento del aire de conformidad a la disposición aplicable;	MGO CAP 9

	Manual General de Operaciones	
	ANEXO 2	REFERENCIA CRUZADA

Numeral	Requisito	Descripción
5.1.2	Parte 2: Información operacional de las aeronaves. En esta parte debe incluir todas las instrucciones y procedimientos relacionados con un modelo particular de aeronave, necesarios para una operación segura, tales como operaciones de vuelo, rendimiento de la aeronave, equipamiento y otros. Lo anterior para cada una de las aeronaves o variantes utilizadas.	MGO CAP 7
5.1.2.1	Información general de las aeronaves utilizadas, incluyendo a) Las características siguientes: Dimensiones; Limitaciones operacionales aplicables; Estado de certificación; Configuración de la distribución de pasajeros, carga o equipamiento especial utilizado; Dibujos esquemáticos; Tipos de operación aprobadas, por ejemplo: IFR/VFR, CAT II/III, vuelos en condiciones conocidas de formación de hielo (engelamiento), etc.; Composición de tripulación; Peso y balance; Limitaciones de velocidad. Envoltentes de vuelo. Límites de viento, y Límites de viento, y 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).	MGO CAP 7
	b) Limitaciones de certificación y funcionamiento de cada aeronave;	MGO CAP 7
	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 Aeronáutica, de conformidad con la disposición aplicable;	MGO CAP 7

	Manual General de Operaciones	
	ANEXO 2	REFERENCIA CRUZADA

Numeral	Requisito	Descripción
	d) Datos de desempeño necesarios para permitir determinar lo siguiente: Límites de ascenso del despegue, peso, altitud, temperatura; Longitud de pista de despegue (pista seca, húmeda, contaminada); Datos netos de la trayectoria de vuelo para el cálculo del libramiento de obstáculos o, cuando sea aplicable, la trayectoria de despegue; Pérdidas del gradiente para ascensos iniciales inclinados; Límites de ascenso en ruta; 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; Límites de energía de frenado; Velocidades aplicables para las diferentes etapas del vuelo (considerando también pistas húmedas o contaminadas de despegue); Datos suplementarios cubriendo vuelos en condiciones de engelamiento; Cualquier rendimiento certificado relacionado con una configuración permisible o desviación de configuración, como el sistema de antiderrape inoperativo, debe ser incluido; 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.	MGO CAP 7 y 9
	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, ETOPS y vuelos a aeropuertos aislados; y Método para calcular el combustible necesario para las diferentes etapas de vuelo	MGO CAP 9
	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;	MGO CAP 7

	Manual General de Operaciones	
	ANEXO 2	REFERENCIA CRUZADA

Numeral	Requisito	Descripción
	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:	MGO CAP 7
	1) Procedimientos de última hora, como la elaboración de un nuevo cálculo de peso y balance por pasajeros y/O combustible, y	MGO CAP 7
	2) Gravedad específica de combustible, aceite y agua-metanol.	MGO CAP 7
	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.	MGO CAP 7
	h) Procedimientos y provisiones para carga y aseguramiento de la carga en la aeronave	MGO CAP 7
	i) Descripción de los sistemas de cada aeronave, controles e instrucciones operacionales pertinentes para su utilización;	MGO CAP 7
	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;	MGO CAP 7
	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.	MGO CAP 7
	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;	MGO CAP 7
	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.	MGO CAP 7
	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.	

	Manual General de Operaciones	
	ANEXO 2	REFERENCIA CRUZADA

Numeral	Requisito	Descripción
5.1.3	Parte 3: Información de rutas y aeropuertos. Esta parte debe incluir todas las instrucciones e información necesaria relacionada con guías de ruta y cartas, altitudes mínimas de vuelo, mínimos de utilización de aeropuerto, navegación y comunicaciones.	MGO CAP 10
5.1.3.1	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;	MGO CAP 3
	b) Procedimientos de salida, aproximación y aproximación fallida, incluyendo procedimientos de atenuación del ruido;	MD CAP 3
	c) Procedimientos de fallas de COM;	MD CAP 3
	d) Instalaciones de rescate y búsqueda en el área sobre la cual debe volar la aeronave;	MD CAP 3
	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;	MD CAP 3
	f) Disponibilidad de información aeronáutica y servicios MET;	MD CAP 3
	g) Procedimientos en ruta COM/NAV incluyendo espera, y	MD CAP 3
	h) Categorización de aeropuertos para calificar la competencia de la tripulación.	MD CAP 3
5.1.3.2	Las altitudes mínimas de vuelo para cada ruta que vaya a volarse;	MD CAP 3
5.1.3.3	Los mínimos operacionales de utilización de cada aeropuerto que probablemente se utilice como aeropuerto de aterrizaje previsto o como aeropuerto alternativo;	MD CAP 3
5.1.3.4	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;	MD CAP 3
5.1.3.5	Instrucciones para determinar los mínimos de utilización de aeropuerto en aproximaciones por instrumentos empleando HUD y EVS, de conformidad con la disposición aplicable;	MD CAP 3

	Manual General de Operaciones	
	ANEXO 2	REFERENCIA CRUZADA

Numeral	Requisito	Descripción
5.1.3.6	La información necesaria para cumplir con todos los perfiles de vuelo que requieren en las disposiciones aplicables, incluyendo, la determinación de:	MD CAP 3
	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;	MD CAP 3
	b) Las limitaciones de ascenso en el despegue;	MD CAP 3
	c) Las limitaciones de ascenso en ruta;	MD CAP 3
	d) Las limitaciones de ascenso en aproximaciones y aterrizajes; y	MD CAP 3
	e) La información complementaria, como limitaciones de velocidad para los neumáticos.	MD CAP 3
5.1.4	Parte 4: Capacitación. Esta parte debe incluir todas las instrucciones sobre capacitación para el personal (aire y tierra), que se requieran para una operación segura, detalles del programa de capacitación, requisitos para el personal de vuelo y factores humanos.	MGO CAP 11
5.1.4.1	Los detalles del programa de capacitación para la tripulación de vuelo de conformidad con las disposiciones aplicables;	MGO CAP 11
5.1.4.2	El programa de capacitación sobre las obligaciones de la tripulación de cabina de conformidad con las disposiciones aplicables;	MGO CAP 11
5.1.4.3	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 los requisitos del certificado de explotador de servicios aéreos (AOC);	MGO CAP 11
5.1.4.4	Para el personal de operaciones concerniente, incluyendo miembros de la tripulación de vuelo y cabina:	MGO CAP 11
	a) Los aspectos relevantes establecidos en la disposición aplicable que regule el transporte de mercancías peligrosas por vía aérea, y	MGO CAP 11
	b) Los aspectos relevantes referentes a la seguridad del concesionario o permisionario, según aplique.	MGO CAP 11
5.1.4.5	Para el personal de operaciones que no pertenezca a la tripulación de cabina o de vuelo:	MGO CAP 11
	a) Los aspectos relevantes pertenecientes a sus obligaciones.	MGO CAP 11

Junio 2025	Reedición 2	A-2 Página-16
Link Conexión Aérea S.A. de C.V.		

	Manual General de Operaciones	
	ANEXO 2	REFERENCIA CRUZADA

Numeral	Requisito	Descripción
5.1.4.6	Procedimientos del proceso de capacitación de los siguientes casos:	MGO CAP 11
	a) Sobre el personal que no logre o mantenga los estándares requeridos;	MGO CAP 11
	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;	MGO CAP 11
	c) Descripción de la documentación que se debe almacenar, así como los periodos de almacenaje; y	MGO CAP 11
	d) Sobre la inclusión de los factores humanos como parte de la instrucción y capacitación.	MGO CAP 11
6	Requisitos de presentación del Manual General de Operaciones. Para que el manual sea revisado y de proceder autorizado por la Autoridad Aeronáutica, el concesionario, permisionario y operador debe cumplir con lo siguiente:	
6.1	El manual no debe ser contrario a ninguna disposición aplicable, ningún permiso, concesión, aprobación o autorización emitida para el concesionario, permisionario y operador;	
6.2	El concesionario, permisionario y operador 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 Federal de Acceso a la Información Pública Gubernamental u otras disposiciones aplicables;	
6.3	El concesionario, permisionario y operador debe elaborar tres copias en formato electrónico no editable;	
6.4	El manual y sus enmiendas deben:	
	a) Corresponder al tipo, marca, modelo y número de serie de la(s) aeronave(s) a operar;	MGO CAP 4 Y 5
	b) Elaborarse en formato electrónico no editable, estructurado por secciones que faciliten su revisión y consulta;	MGO CAP 4 Y 5
	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;	MGO CAP 4 Y 5
	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;	MGO CAP 4 Y 5

Junio 2025	Reedición 2	A-2 Página-17
Link Conexión Aérea S.A. de C.V.		

	Manual General de Operaciones	
	ANEXO 2	REFERENCIA CRUZADA

Numeral	Requisito	Descripción
	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	MGO CAP 4 Y 5
	f) Elaborarse en idioma español, permitiéndose en general el uso de términos aeronáuticos, así como de tablas y/o gráficas en otro idioma con su respectiva traducción.	MGO CAP 4 Y 5
6.5	Las enmiendas que se efectúen al manual, se deben presentar a la Autoridad Aeronáutica 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. Y deben 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 Autoridad Aeronáutica;	MGO CAP 4 Y 5