

# AerolíneasVirtual



- **M**ANUAL DE
- **O**PERACIONES
- **R**EGLAMENTO
- **E**SCALAFON

Rev.07.3 – MAYO 2023



<https://www.aerolineasvirtual.com.ar/vam>

# AerolíneasVirtual

## INDICE

<b>1- INTRODUCCION</b>	1
1.1 Ámbito de Aplicación	1
1.2 Objetivo	1
1.3 Autoridades de Aplicación	1
<b>2- RESPONSABILIDAD DE LOS PILOTOS</b>	1-2
<b>3- DATOS PERSONALES</b>	2
<b>4- SOBRE EL INGRESO A AEROLINEAS VIRTUAL</b>	3
4.1 Alcance	3
4.2 Horas de vuelo	3
4.3 Proceso de Ingreso	3
<b>5- SOBRE LAS OPERACIONES</b>	4
5.11 Modos de Operación	5-6-7
<b>6- REPORTE DE VUELO</b>	7-8
<b>7- RANGOS</b>	8-9-10
<b>8- FACULTADES DE CADA RANGO</b>	11
8.1 Limitaciones (Mínimos de Operación)	11-12
<b>9- EXAMENES DE ASCENSO</b>	12-13-14
<b>10- CRITERIOS PARA EXAMINACIONES</b>	14
10.1 Solicitar un nuevo examen	14
10.2 Continuar su entrenamiento	14
10.3 Re-Examinaciones	15
10.4 Composición de los Exámenes	15-16-17



# AerolíneasVirtual

<b>11- BRIEFING</b>	18
11.1 Pre-Briefing	18
11.2 Selección del Destino	18
11.3 Selección de Ruta	18
11.4 Selección de Aeronave	18
11.5 Vuelo en Espacio Aéreo Argentino	18
<b>12- PLAN DE VUELO</b>	18
12.1 Reserva previa	18
12.2 Selección del Tipo de Vuelo	19
12.3 Identificación del Vuelo	19
12.4 Departure ICAO	19
12.5 Nivel de Vuelo	19
12.6 Velocidad (Cruise Speed)	19
12.7 Ruta (Route)	19-20
12.8 Aeródromo Alternativo	20
12.9 Cálculo y Carga de Combustible	20
12.9.1 Combustible requerido (FOB)	20
12.9.2 Combustible al alternativo	21
12.9.3 Combustible Adicional (ADD)	21
12.10 Observaciones	21
12.11 Vuelos con niveles RVSM	22
12.12 Monitoreo de luces con Acars	22-23
<b>13-LIMITACIONES</b>	23
<b>14- NORMAS GNERALES DE OPERACIÓN</b>	24
14.1 Horarios	24
14.2 Tiempo de Vuelo	24
14.3 Sobre el Descenso y Ascenso de Pasajeros	24
14.4 Velocidad de Rodaje	24
14.5 Velocidad de Operación	24
14.6 Pesos de Aeronaves	25
14.7 Repostaje en vuelo	25



# AerolíneasVirtual

<b>15- VUELOS PROGRAMADOS</b>	<b>25</b>
15.1 Designador	25
15.2 En el sistema APS	25
15.3 Tiempo de vuelo	25
<b>16- VUELOS ESPECIALES</b>	<b>25</b>
16.1 Tipos de vuelos Especiales	25
16.2 Tiempo bonificado	25
<b>17- REPORTES DE VUELO (PIREPS)</b>	<b>26</b>
17.1 Vuelos Regulares	26
17.2 Vuelos Especiales	26
17.2.1 Reglamento de los vuelos Charter o Especiales	26
17.3 Tiempos de Vuelo	26
Tabla de Minutos sexagesimales a reportar	27
17.4 Vuelos con múltiples Escalas	27
17.5 Reporte Manual	27
17.6 Rechazos de Pireps	27
17.7 Plan de Vuelo	27
17.8 Carga transportada (para Pireps Manuales)	28
17.8.1 Peso básico (OEW)	28
17.8.2 Peso Operativo Seco (DOW)	28
17.8.3 Peso Operativo (OW)	28
17.8.4 Peso Máximo de Aterrizaje (MLW)	28
17.8.5 Peso Máximo de Despegue	28
<b>18- PROCEDIMIENTOS ANORMALES</b>	<b>29</b>
18.1 Desvío al Alternativo	29
18.1.1 Emergencias	29
18.1.2 Meteorología	29
18.2 Vuelos Online – Offline	29
18.2.1 Vuelo Online	29
18.2.2 Vuelo Offline	29
18.2.3 Conflictos en vuelos online	30



## 1. INTRODUCCION

El presente reglamento rige todas las actividades dentro del ámbito de Aerolíneas Virtual (AR Virtual). Establece los límites, derechos y responsabilidades de todos sus integrantes, y las normas operativas y de escalafón para todos los pilotos de AR Virtual. A los fines de interpretación del presente documento, se consideran pilotos efectivos todos aquellos que hayan superado satisfactoriamente el proceso de selección de pilotos y hayan obtenido su número de piloto efectivo dejando por tanto su condición de piloto aspirante.

El piloto aspirante es considerado un piloto a prueba no efectivo, y por lo tanto no tiene derecho a todas aquellas facilidades que hayan sido restringidas para uso exclusivo de los pilotos de ARVirtual.

**1.1. Ámbito de Aplicación:** Este manual comprende todas las operaciones de vuelo regular y no regular de AR Virtual, y está dirigido a todos los pilotos integrantes de la aerolínea, como así también a los que estuviesen realizando el proceso de ingreso, mientras cumplen funciones en aeronaves de la flota.

**1.2. Objetivo:** Garantizar la seguridad de la operación aérea virtual, evitando bajo todo punto de vista cualquier maniobra, procedimiento, o movimiento que ponga en riesgo la integridad del pasajero, de terceros, o del material propiedad de la empresa, incluyendo también las operaciones online, verificando previamente la disponibilidad de posiciones en plataforma para evitar colisiones al momento de iniciar la sesión. ***Nunca iniciar la misma con la aeronave en cabecera de pista.***

**1.3. Autoridades de Aplicación:** Se designan como autoridades de aplicación del presente documento a los miembros del Comité Ejecutivo, quienes evaluarán los casos particulares y aplicarán las sanciones que correspondieran si este manual no es cumplimentado.

## 2. RESPONSABILIDAD DE LOS PILOTOS

**2.1.** AR Virtual es un emprendimiento vocacional, no remunerado, y todas sus autoridades y staff administrativo llevan a cabo sus tareas sólo durante su tiempo libre. Debido a esto eventualmente podrán producirse demoras administrativas que los miembros deberán saber comprender y tolerar.

**2.2.** AR Virtual espera que sus pilotos tomen esta tarea responsable y profesionalmente, sabiendo decidir sabiamente en las diferentes circunstancias que se le presenten. Se espera así mismo que los pilotos pidan ayuda ante algo nuevo o que quizás no comprendan, antes de tomar una decisión que puede resultar errónea, poniendo en peligro su seguridad, la de los pasajeros y la de la aeronave. A tal fin se pone a disposición de los pilotos un foro de discusión propio en el que podrán debatir libremente sobre aspectos generales y específicos relacionados con las operaciones y la seguridad de vuelo. Para tal fin, los pilotos efectivos deberán solicitar el correspondiente registro en el Foro de ARV con Nombres y Apellidos reales; no se aceptarán apodos ni combinaciones de palabras/letras o signos.

Cualquier planteo fuera del canal previsto al efecto será considerado una violación reglamentaria INTENCIONAL y será pasible de ser sancionada como tal. Bajo ningún punto



# AerolíneasVirtual

de vista se pueden presentar los reclamos, quejas y requerimientos administrativos de cualquier índole en el Foro de AR Virtual. El canal específico es el formulario de sugerencias y quejas disponible en el sector de Contactos en el website. El canal específico es el e-mail y las direcciones de las distintas gerencias pueden consultarse en la sección Personal>Staff del website.

**2.3.** Cualquier conducta fuera de los límites de la ética y el respeto de un piloto de AR Virtual será penalizada con suspensión o el despido, que implicará en este caso la inhabilitación perpetua para reinscribirse. El Directorio, y en última instancia la Gerencia General, serán los únicos jueces en estos casos.

**2.4.** “Seguridad y conformidad del pasajero” ha de ser el objetivo del piloto en cada vuelo. No queda otra opción para ello que cumplir con las premisas básicas de realismo y profesionalismo. Lamentablemente es imposible en el simulador de PC, pero en el mundo real no hay cosa más reconfortante para la tripulación que se la felicite por un vuelo. Cada piloto será conciente si se merece o no esa felicitación luego de cada aterrizaje.

### **3. DATOS PERSONALES**

**3.1** Los pilotos y aspirantes deberán consignar una información adecuada y veraz al momento de ser asentada en la base de datos de AR Virtual.

**3.2** Los pilotos y aspirantes serán responsables de asentar las modificaciones y correcciones de la dirección de e-mail en el sistema.

**3.3** Todo dato personal que los pilotos provean a AR Virtual será tratado en el marco de la Ley de Protección de los Datos Personales (Ley 25.326) de la República Argentina.

**3.4** Todos los formularios dentro de Aerolíneas Virtual revisten carácter de declaración jurada. La falsedad intencional en cualquiera de ellos dará lugar a sanciones que podrán llegar a la baja definitiva del piloto y la puesta a disposición de su número para otros pilotos

**3.5** La permanencia del piloto como miembro efectivo de la VA está condicionada a la corrección y veracidad de los datos ingresados por el piloto en el sistema APS. Una vez que el piloto apruebe el proceso de selección de pilotos, y al mismo tiempo que es efectivizado como piloto de la VA, será dado de alta en dicho sistema. Si por algún motivo, el e-mail registrado en el sistema rechazara los mensajes, el piloto será dado de baja, y su número será puesto a disposición de otros nuevos pilotos ingresantes. Ante cualquier modificación en la dirección de e-mail, el piloto es responsable de reflejar el cambio en su perfil del APS (esto será suficiente para dejar asentado el cambio).



## 4. SOBRE EL INGRESO A AEROLINEAS VIRTUAL

**4.1. Alcance:** El ingreso a AR Virtual está abierto a toda persona de 16 años y más, y es de carácter netamente gratuito.

**4.2. Horas de vuelo:** AR Virtual **NO ACEPTA** transferencias de horas realizadas en otras aerolíneas virtuales ni redes de vuelo.

**4.3. Proceso de ingreso:** El piloto deberá rendir un proceso de selección que consta de un examen de carácter escrito y del tipo de opción múltiple, más 3 (tres) vuelos de adaptación asignados, y que serán reportados a través del sistema habilitado a tal fin en la sección de Pilotos Ingresantes disponible en la web. Si un vuelo es rechazado, deberá tomar nota de los motivos del rechazo y volarlo nuevamente hasta tanto el mismo sea aprobado. Los vuelos correspondientes a la categoría Piloto Ingresante son los que a continuación se detallan:

**Vuelo ARG0001 – SABE – SAAR**

**Vuelo ARG0002 – SAZM – SABE**

**Vuelo ARG0003 – SABE – SAEZ:**

Este vuelo lo deberán realizar indefectiblemente conectados en la sala “Centro de Instrucción de Pilotos – Vuelo-online-de-ingreso” de la Plataforma Discord. A tal efecto y llegado el momento, se coordinará con la Gerencia de Personal día y hora. En este vuelo se evaluarán los procedimientos mínimos requeridos por Aerolíneas Virtual detallados en el presente MORE como, por ejemplo: Pre-briefing, procedimientos en plataforma, taxi, ingreso a pista y despegue, cumplimiento del plan de vuelo, aproximación según cartas publicadas, aterrizaje, taxi a plataforma y cierre del plan de vuelo.

**4.4.** Los pilotos aspirantes podrán rendir consecutivamente 3 (tres) exámenes de ingreso, de no aprobarlos en dichos intentos, deberán esperar 7 (siete) días para volver a realizar otros 3 (tres) intentos y así sucesivamente. Una vez aprobados el examen teórico y los 3 (tres) vuelos de adaptación, se dará de alta como Piloto Efectivo en el roster. Si por algún motivo el e-mail registrado en el sistema rechazara los mensajes, el piloto será dado de baja y su número será puesto a disposición de otros nuevos pilotos aspirantes.

**4.5** Los vuelos de adaptación deberán ajustarse a las normas del presente Documento y a las del Manual del Piloto, atendiendo a las particularidades requeridas en el plan de vuelo.

**4.6** Aquellos pilotos que así lo deseen podrán comenzar su carrera en el rango Primer Oficial Regional (Categoría C), rindiendo un examen adicional correspondiente a la categoría seleccionada y reportando los 3 (tres) PIREPS, tal lo estipulado en el Punto 4.3

**4.7.** No se podrá ingresar a AR Virtual de otra manera que no sea a las antes expuestas.



## 5. SOBRE LAS OPERACIONES

**5.1.** Se podrán utilizar para las operaciones, cualquier tipo de simulador que sea soportado por el sistema y que pueda conectarse con el AcarsARV.

**5.2.** Todas las operaciones, inclusive las relacionadas con las tripulaciones en proceso de selección (Pilotos Aspirantes), se realizarán en un todo de acuerdo con el Manual unificado de Operaciones, Reglamento y Escalafón (MORE) publicado en el sitio de AR Virtual: <https://www.aerolineasvirtual.com.ar>

**5.3.** Los pilotos no pueden permanecer por un plazo mayor a 120 (ciento veinte) días sin enviar un reporte (PIREP). Cumplido este plazo se los pasará a estado inactivo y serán notificados por correo electrónico. Esta condición de revista podrá ser revertida por los pilotos enviando un PIREP en los siguientes 30 días. De no cumplirse esto, serán dados de baja. La misma implica la pérdida del total de horas voladas, así como del rango que posea en caso de una eventual reinscripción.

**5.4.** En cada vuelo deberán utilizar los equipos asignados en la programación respetando las habilitaciones para el rango correspondiente, salvo que por algún caso especial la Gerencia de Operaciones o en su defecto un Notam, lo autorice.

**5.5.** Todas las operaciones se realizarán de acuerdo con las premisas pautadas en este manual, sin excepción. Aquellos puntos no reglamentados por este Documento serán dirimidos por la Gerencia de Operaciones y en última instancia, por la Gerencia General.

**5.6.** Los pilotos podrán volar de forma offline o en cualquier red de vuelo habilitada, siempre y cuando sea posible verificar en dicha red las exigencias reglamentarias para las operaciones de la compañía. Si bien AR Virtual promueve el vuelo en red para aumentar el realismo, se acepta la realización de vuelos sin estar conectado a una red de vuelo virtual.

**5.7.** Los vuelos deben realizarse conforme a los destinos y horarios programados, los cuales podrán obtenerse de la página: <https://www.aerolineasvirtual.com.ar/vam> utilizando los equipos y destinos que le corresponde a cada piloto según su rango escalafonario, salvo en casos de vuelos especiales autorizados por la Gerencia de Operaciones y/o NOTAMs.

**5.8.** Al momento de realizar un vuelo, no es requisito indispensable que la hora real sea la de la hora programada, pero sí es requisito que el horario del simulador esté configurado para que se pueda cumplir la hora estipulada de cierre de puertas.

**5.9.** La velocidad de simulación a utilizar deberá ser a 1X. No se admitirán vuelos cuyo tiempo no se ajuste al tiempo real.

**5.10.** El piloto NO tendrá limitaciones de horas por mes para reportar.

**5.11** Los vuelos en Aerolíneas Virtual pueden llevarse a cabo según los siguientes modos:



# AerolíneasVirtual

## Modo Regular

- Rutas regulares de AR
- Flota Regular de AR
- **Características de operación:**
  - Rutas y equipos disponibles por ubicación.
  - Se puede reservar de acuerdo con categoría (límites por región y equipos).
  - Se puede cancelar la reserva realizada.
  - Se puede cambiar de modo en cualquier momento (no debe tener reserva realizada).
  - Las horas voladas suman de forma normal.
  - Se puede reportar en forma Manual.

## Modo Regular Asignado

- Rutas regulares de Aerolíneas Argentinas.
- Flota Regular de Aerolíneas Argentinas.
- **Características de operación:**
  - Rutas y equipos disponibles por ubicación solo desde un HUB donde inicia vuelo.
  - ARV asigna vuelo de acuerdo con categoría (límites por región y equipos).
  - El piloto puede elegir el tipo de equipo que desea para que se le asigne el vuelo.
  - El piloto debe aceptar el vuelo o cambiar de modo; una vez aceptado se cumple lo que sigue:
    - NO se puede cancelar reserva.
    - NO se puede cambiar de modo hasta completar el vuelo de ida y vuelta asignado.
    - NO se puede reportar en forma Manual.
  - Las horas voladas suman de forma normal.

## Modo Retro

- Rutas retro de Aerolíneas Argentinas y Austral
- Flota Retro de Aerolíneas Argentinas y Austral (flota diferente a la regular)
- **Características de operación:**
  - Rutas disponibles por ubicación retro (ubicación diferente a la regular)
  - Equipos disponibles de forma ilimitada.
  - Se puede reservar de acuerdo con categoría (límites por región y equipos).
  - Se puede cancelar la reserva realizada.
  - Se puede cambiar de modo en cualquier momento (no debe tener reserva).
  - Las horas voladas suman de forma normal.
  - Se puede reportar en forma Manual.

## Modo Charter

- Circuito de piernas definidas por mes.
- Flota Regular de Aerolíneas Argentinas (limitado a características del circuito definido).



- **Características de operación:**

- No limita por ubicación (libre ubicación y flota ilimitada).
- Se puede realizar sin limitaciones de categoría.
- Se puede realizar una única vez por mes.
- Se puede cambiar de modo en cualquier momento (no debe tener reserva).
- Se debe completar el circuito para sumar las horas totales y tiene bonificación de 50%.
- NO se puede reportar en forma Manual.

**Modo Codeshare**

- Rutas Codeshare de las aerolíneas miembros del Grupo SkyTeam.
- Flota Codeshare de las aerolíneas miembros del Grupo SkyTeam.
- **Características de operación:**
  - No limita por ubicación (libre ubicación y flota ilimitada).
  - Límite de 4 vuelos por vez. Se deben hacer 2 vuelos regulares (dos piernas) antes de volver a hacer un Codeshare.
  - Solo disponible para categorías de Primer Oficial Regional (Cat C) o superior.
  - Se puede reservar de acuerdo con las categorías (límites por Equipos). Se puede volar en todos los continentes: América, África, Europa, Asia y Oceanía).
  - Se puede cancelar la reserva realizada.
  - Se puede cambiar de modo en cualquier momento (no debe tener reserva).
  - Las horas voladas suman de forma normal.
  - Se puede reportar en forma Manual.

**Modo Especial**

- Rutas que son habilitadas especialmente para algún Evento Especial, ya sea organizado por Aerolíneas Virtual o por invitación.
- El vuelo en Modo Especial será informado por la Gerencia de Operaciones y habilitado para tal fin el día y la hora que haya sido estipulado.
- **Características de operación:**
  - No limita por ubicación (podrá elegir equipo y vuelo publicado a realizar).
  - Está habilitado para todas las Categorías de Pilotos Efectivos.
  - Se puede cancelar la reserva realizada.
  - Se puede cambiar de modo en cualquier momento (no debe tener reserva).
  - Las horas voladas suman de acuerdo con la bonificación que se determine, a las horas totales del piloto.
  - NO se puede reportar en forma Manual.

**Modo Worldwide**

- Modo diseñado para realizar vuelos secuenciales programados alrededor del mundo, con punto de partida y llegada al mismo aeropuerto.
- El vuelo en Modo Worldwide estará habilitado permanentemente y podrán ingresar



todos los pilotos efectivos que revistan la condición de regulares.

- **Características de operación:**
  - No limita por ubicación (podrá elegir equipo acorde a la categoría que reviste).
  - Los vuelos deben realizarse en el orden programado, por lo que al momento de efectivizar la reserva el piloto estará ubicado inicialmente en el primer aeropuerto de salida, y posteriormente en los aeropuertos subsiguientes.
  - Está habilitado para todas las Categorías de Pilotos Efectivos.
  - Se puede cancelar la reserva realizada.
  - Se puede cambiar de modo en cualquier momento (no debe tener reserva).
  - Las horas voladas no suman bonificación a las horas totales del piloto.
  - NO se puede reportar en forma Manual.

### **Modo Cargo**

- Rutas regulares de Aerolíneas Argentinas Cargo.
- Flota Cargo de Aerolíneas Argentinas.
- **Características de operación:**
  - Rutas y equipos disponibles por ubicación.
  - Se puede reservar de acuerdo con categoría (límites por región y equipos).
  - Se puede cancelar la reserva realizada.
  - Se puede cambiar de modo en cualquier momento (no debe tener reserva realizada).
  - Las horas voladas suman de forma normal.
  - Se puede reportar en forma Manual.

## **6. REPORTES DE VUELO**

Los PIREPS o reportes de vuelo permiten a AR Virtual contabilizar las horas que el piloto lleva voladas. El piloto deberá tomar nota de toda aquella información necesaria para completarlo. Asimismo, al terminar el vuelo y antes de enviar el Pirep, deberá detallar en Comentario del Piloto toda aquella modificación respecto al plan de vuelo original, tal como variaciones en la salida (SID) o llegada (STAR), como así también cualquier cambio en la ruta (directos a Waypoints requeridos por un controlador.)

**6.1.** Las horas reportadas deben ser efectivamente voladas, de lo contrario se rechazará el reporte y se adoptarán las medidas disciplinarias correspondientes en caso de reportes falsos.

**6.2.** La Gerencia de Operaciones se encuentra facultada para rechazar un PIREP; esto implica que las horas voladas no se tendrán en cuenta y el PIREP quedará marcado como rechazado, en caso de ser incorrecta su confección.

**6.3.** Durante la evaluación de los PIREPS se podrán requerir correcciones a la información ingresada o aclaraciones relacionadas a la operación; en caso de que las correcciones o aclaraciones no permitan dar por valido el PIREP, será rechazado. Los que sean rechazados podrán ser reingresados en el sistema por única vez en forma Manual siempre y cuando así



se indique en el mail de rechazo. Sin embargo, el PIREP rechazado quedará asentado.

**7.1.** Se admitirán reportes en forma Manual de vuelos regulares del mes anterior, sólo hasta el 5° (quinto) día del mes en curso. Con posterioridad a esa fecha, no se admitirán reportes a mes vencido.

**7.2.** No se podrá repetir un vuelo a un destino desde un mismo aeropuerto de partida, hasta tanto haber volado a otros dos destinos distintos de la programación de la flota pertinente o habilitación del piloto. Para ello solo se tendrá en cuenta el aeropuerto de partida y el aeropuerto de llegada. Hacerlo, facultará a la Gerencia de Operaciones la posibilidad de rechazar los PIREPS correspondientes sin explicación específica. La única excepción es que ese nuevo tramo corresponda a alguna Operación especial programada fuera de los vuelos regulares y a su vez, autorizada por la Gerencia de Operaciones.

**7.3.** No se podrán reportar más de 4 (cuatro) vuelos de ida y regreso correspondientes a códigos compartidos (Codeshare) sin haber realizado al menos otros 2 (dos) vuelos regulares (también ida y regreso).

**7.4.** Los pilotos podrán realizar y reportar la cantidad de vuelos que deseen, siempre y cuando los mismos se encuentren dentro de las tolerancias lógicas y normales.

**7.5.** AR Virtual confía en que las horas enviadas por sus pilotos hayan sido realmente voladas. Cualquier prueba de horas fraguadas será suficiente para dar de baja al piloto en cuestión.

**7.6.** Los pilotos disponen de 48 hs. desde el momento de reportar sus PIREPs para editarlo y realizar cualquier corrección que la Dirección le requiera. Pasado dicho tiempo, los mismos, serán **RECHAZADOS** pudiendo, si así se lo indica el mail de notificación, cargarlo nuevamente en forma "Manual" por única vez.

**7.7.** Los vuelos que podrán reportarse en forma Manual son los que corresponden a Modo Regular, Modo Retro, Modo Codeshare y Modo Cargo, siempre y cuando hayan sido reservados previamente. Como requisito excluyente, se debe adjuntar en dicho reporte el Despacho del SimBrief.

## 8. RANGOS

**8.1.** La escala de promoción se ha fijado por experiencia y habilidad, a través de un sistema de calificaciones, tendiente a promover en el plantel de pilotos de Aerolíneas Virtual, incentivos para afrontar nuevos desafíos y el perfeccionamiento continuo por propio interés, donde primen el conocimiento por encima de la simple acumulación de horas de vuelo.

La secuencia de ascenso no puede ser evitada, y cada uno se efectuará a la categoría inmediata superior; **el ascenso a una categoría saltando categorías intermedias no es permitido por el sistema mismo.**

Es interés de la Dirección de la VA que el piloto sienta el orgullo de haber llegado a una



posición que ha conseguido tras el esfuerzo que implica un aprendizaje, por vocación y esfuerzo. Esto tenderá el día de mañana a convertir a los pilotos virtuales argentinos en pilotos capaces de afrontar el vuelo virtual por instrumentos bajo cualquier condición, reforzando en la práctica la imagen que todos queremos reflejar de la línea aérea de bandera virtual de nuestro país.

**8.2.** Los rangos estipulados, rutas permitidas y horas mínimas para ascender en AR Virtual son los siguientes:

RANGO	RUTAS PERMITIDAS	HORAS MINIMAS PARA ASCENDER
A - Primer Oficial de Cabotaje	Cabotaje	A la B: 40
B - Comandante de Cabotaje	Cabotaje	A la C: 80
C - Primer Oficial Regional	Cabotaje y Regional	A la D: 150
D - Comandante Regional	Cabotaje y Regional	A la E: 300
E - Primer Oficial Internacional	Cabotaje, Regional e Intl. no transoceánico	A la F: 500
F - Comandante Internacional	Cabotaje, Regional e Internacional sin restricción	A la G: 1000
G - Jefe de Línea	Cabotaje, Regional e Internacional sin restricción	A la H: 1500
H - Jefe de Flota	Cabotaje, Regional e Internacional sin restricción	Rango máximo

**7.3** Los distintos rangos son de ascenso consecutivo y no podrán saltarse. Todas las promociones se realizarán en este orden, aunque las horas acumuladas permitan al piloto ascender a una categoría superior, deberá hacerlo cumpliendo los requisitos de examen, para cada una de las categorías intermedias.

**Ejemplo:** Si un piloto está en categoría **C (Primer Oficial Regional)** y tiene 1010 Hs. totales acumuladas, podría ascender a categoría **F (Comandante Internacional)**, pero deberá cumplir las exámenes intermedias: **Comandante Regional**, **Primer Oficial Internacional**, y luego recién a **Comandante Internacional**.

Además de la cantidad de horas mínimas para rendir cada examen, es requisito que el piloto haya revistado no menos de 30 días en la categoría que actualmente ostenta.

**7.4** El piloto deberá respetar la limitación de utilización de equipos para su categoría según el modo de operación elegido. El sistema no permite realizar un vuelo con un equipo superior al indicado en la reserva (Por ejemplo, establecido con B738 y realizarlo con A332)

**7.5** Los pilotos que revisten en categoría Pilotos Ingresantes podrán realizar y reportar vuelos de adaptación con equipo Embraer E-190 (E-195), B737 o B738.

**7.6** Las limitaciones de regiones de acuerdo con los rangos de piloto son:

Categorías A y B: Vuelos de Cabotaje (Todos los Códigos ICAO de Argentina "SAxx")

Categoría C: Cabotaje (Todos los Códigos ICAO de Argentina "SAxx") + Regionales con Códigos ICAO de América del Sur (SUxx – SCxx – SLxx – SGxx – SPxx – SQxx – SKxx – SVxx – SYxx – SMxx – SOxx y SBxx excepto SBPS y SBSV)



# AerolíneasVirtual

Categoría D: Cabotaje (Todos los Códigos ICAO de Argentina "SAxx") + Regionales con Códigos ICAO de América del Sur (SUxx – SCxx – SLxx – SGxx – SBxx – SPxx – SQxx – SKxx – SVxx – SYxx – SMxx y SOxx), además incluye MDPC Y MUHA.

Categorías E: Todo lo anterior más Internacional **NO TRANSOCEANICO**.

Categorías F – G – H: Sin restricción de destinos

**7.7** A cualquier piloto se le podrá requerir una reválida de su rango actual cada 6 meses tal como sucede en la realidad, o cuando la Gerencia de Personal lo disponga por las razones que crea conveniente.

**7.8** Cualquier piloto podrá ser degradado de rango en caso de que demuestre, ya sea mediante examen, reválida o cualquier otra forma que constituya evidencia fehaciente de ello, no cumplir con los requisitos mínimos del rango que ostenta.



## 9. FACULTADES DE CADA RANGO

### 9.1. Limitaciones (Mínimos de Operación):

Rango	Mínimos		Regiones Habilitadas	Aprox. IFR	Aprox. NAV	Avión
	Techo	Visibilidad				
<b>Ingresante</b>	2000	10 Km	400NM	Sólo Tipo D	ADF/RMI	E190 (E195) - B737 - B738
<b>A</b>	2000	10 Km	Todos los Códigos ICAO SAxx	Sólo Tipo D	ADF/RMI	Avro 748 - B732 - BAC-111 - DC3 - Foker F28 - NAMC YS-11 - B737 - B738 - E190 (E195)
<b>B</b>	1000	7000 m.	Todos los Códigos ICAO SAxx	Tipos B, C y D	A+VOR/DME	Avro 748 - BAC-111 - DC3 - Foker F28 - NAMC YS-11 - B732 - B735 - B737 - B738 - E190 (E195) - Convair CV240 - DC4 - DC9 - MD-8X - Caravelle SE210
<b>C</b>	500	5000 m.	Códigos ICAO de América del Sur	Tipos B, C y D + Tipo A CAT I	Hasta B+ILS	Avro 748 - BAC-111 - DC3 - Foker F28 - NAMC YS-11 - B717 - B727 - B732 - B735 - B737 - B738 - B739 - B38M - E190 (E195) - Convair CV240 - DC4 - DC9 - MD-8X - Caravelle SE210 - DC6 - A320 - A321 -
<b>D</b>	CATI	CATI	Códigos ICAO de América del Sur	Tipos B, C y D + Tipo A CAT I	Hasta CAT I	Avro 748 - BAC-111 - DC3 - Foker F28 - NAMC YS-11 - B717 - B727 - B732 - B735 - B737 - B738 - B38M - B739 - E190 - Convair CV240 - DC4 - DC9 - MD 8X - Caravelle SE210 - DC6 - A320 - A321 - A310
<b>E</b>	CATI	CATI	Todo lo anterior más Internacional NO transoceánico	Tipos B, C, D, A CAT I + Tipo A2 Cat II	Hasta CAT II	Avro 748 - BAC-111 - DC3 - Foker F28 - NAMC YS-11 - B717 - B727 - B732 - B735 - B737 - B738 - B38M - B739 - E190 - B735 - Convair CV240 - DC4 - DC9 - MD 8X - Caravelle SE210 - DC6 - A320 - A310 - A-321 - B707 - B742 - B744 - B747SP - Comet 4 - A332/9 - A343 - A350 - A380 - B757 - B777 - B787
<b>F</b>	CAT II	CATII	Sin restricción	Tipos B, C, D, A CAT I + Tipo A2 Cat II	Hasta CAT II	Avro 748 - Comet 4 - BAC-111 - Convair CV240 - Douglas DC-3/DC-4/DC-6 - MD 8X - DC9 - Foker F28 - Ys-11 - Caravelle SE210 - CRJ9 - B732 - B727-200 - B733 - B735 - B737 - B738 - B38M - B739 - E190 - A310 - A320 - A332/9 - A343 - A346 - A350 - A380 - B742/744/748/757/777/787 -
<b>G</b>	CAT III	CATIII	Sin restricción	Todas	Sin restricción	TODOS LOS EQUIPOS
<b>H</b>	CAT III	CATIII	Sin restricción	Todas	Sin restricción	TODOS LOS EQUIPOS

**Nota:**

*Distancias: Millas Náuticas*

*Techo: Pies*

*Aproximación IFR: Categorías:*

**Tipo A** – Aproximación de precisión (ILS) A CAT I; A2 CAT II y A3 CAT III (a/b y c)

**Tipo B** – Aproximación de NO precisión (NPA): Aproximaciones basadas en VOR (VOR, VOR LO LI, VOR NDB, VOR DME, VOR DME LO LI, etc.)

**Tipo C** – Aproximación de NO precisión (NPA): Aproximaciones basadas en NDB (NDB, NDB LO LI, etc.)

**Tipo D** – Aproximaciones VISUALES (VFR EXCLUSIVAMENTE): En condiciones VMC, y con el campo a la vista.

## 10. EXÁMENES DE ASCENSO

**10.1.** Los pilotos obtendrán ascensos de categoría de acuerdo con las reglas escalafonarias. Ningún ascenso podrá ser efectuado fuera de dichas reglas establecidas.

**10.2.** El método de evaluación es Online, y será de igual tenor para todos y cada uno de los pilotos que rindan un examen.

**10.3.** Las evaluaciones de ascenso se realizarán a través del sistema ExámenesARV, utilizando el número de piloto y contraseña registrados en el sistema APS. A partir de ese momento, el examen debe ser respondido. Si el piloto se arrepiente, cierra accidentalmente la página, o envía el formulario vacío, el examen quedará automáticamente reprobado, debiendo el piloto cumplir el tiempo de espera reglamentario para proceder a solicitar un nuevo examen.

El mismo será automáticamente corregido por el sistema de acuerdo con las reglas escalafonarias vigentes. El resultado de dicho examen será notificado inmediatamente por el sistema. Si el resultado de tal examen cumplió con los requerimientos de aprobación, la Gerencia de Personal completará el proceso de ascenso y comunicará por los canales estipulados en nuevo rango obtenido.

**10.4.** El examen teórico es a libro abierto. El material de estudio a utilizar estará compuesto por el "Manual de Operaciones, Reglamento y Escalafón MORE" y el "Manual del Piloto". Asimismo, podrá utilizarse cualquier otra fuente al alcance del piloto.

**10.5.** Queda prohibido el uso del foro y/o cualquier otro canal de comunicación (red social) a los fines de obtener las respuestas a preguntas del examen. De comprobarse tal requerimiento, el examen será considerado como "Desaprobado"

**10.6.** Si el piloto considera que su examen fue reprobado por causas que le son ajenas, podrá solicitar la reconsideración de este por medio de e-mail a la Gerencia de Personal.





**10.7.** No podrán rendir el examen a la categoría siguiente los pilotos que no cuenten con el mínimo de horas acumuladas establecidas en el punto 7.2.

**10.8.** El examen teórico constará de 30 preguntas divididas por secciones según su naturaleza (reglamento, operaciones y navegación)

**10.9.** El examen Técnico Operativo será una etapa adicional de carácter teórico (a Cat E) y teórico práctico (a F, G y H), el cual deberá ser resuelto por el piloto aplicando conocimientos de despacho, peso y balanceo, programación del vuelo, interpretación de METAR, selección de aerovías, niveles de vuelo, determinación del combustible y navegación. Una vez completada la planificación el piloto deberá realizar el vuelo asignado. Se concretará vía e-mail de acuerdo con las premisas que se le enviarán al piloto. Podrá complementarse con exámenes orales (vía Sala de ARV en plataforma Discord) si la Gerencia de Personal lo crea conveniente.

Rango	Escrito	Complementario	Avión
B	SI	NO REQ.	-
C	SI	NO REQ.	-
D	SI	NO REQ.	-
E	SI	TECNICO OPERATIVO ESCRITO	-
F	SI	TECNICO OPERATIVO ESCRITO + VUELO CHARTER	A332
G	SI	TECNICO OPERATIVO ESCRITO + VUELO CHARTER	A332
H	SI	TECNICO OPERATIVO ESCRITO + VUELO CHARTER	A332

**10.10.** Mínimos de respuestas correctas establecido para aprobar la evaluación:

Sección	Ascenso a Categoría / Calificación (respuestas correctas/totales)						
	B	C	D	E	F	G	H
Reglamentos	7/10	8/10	5/6	5/6	2/3	2/3	3/3
Operaciones	7/10	8/10	8/9	8/9	5/6	6/6	6/6
Navegación	7/10	8/10	14/15	14/15	20/21	21/21	21/21

En caso de que el piloto considere incorrecta la corrección de alguna pregunta de su examen, podrá dirigirse por e-mail a la Dirección de Administración de Personal dentro de las 24 horas de realizado su examen, indicando claramente la pregunta en cuestión, la respuesta indicada por el examen y la respuesta que estima como correcta. En caso de existir un error en la pregunta y si el examinado la contestó correctamente, la misma se tomará como válida y se analizará si modifica o no el resultado final del examen. Al mismo tiempo se iniciarán las gestiones internas para corregir la pregunta y/o respuesta en la base de datos de ExámenesARV.

**10.11. Vuelo chárter de ascenso:** El vuelo chárter de ascenso (Cats. F, G y H) será designado vía e- mail y para la realización de este se deberán cumplir con los siguientes requisitos:

- a) Se debe aprobar el examen correspondiente del ExámenesARV.
- b) Se debe aprobar el examen Técnico Operativo Escrito Complementario.
- c) Se debe volar el vuelo chárter asignado por la Gerencia de Personal una vez aprobado el examen Técnico Operativo Escrito Complementario.

Para aprobar el punto C se debe:

- 1) Cumplir con todo lo indicado en el Reglamento de vuelos Chárter de ascenso.
- 2) Realizar el vuelo Chárter de ascenso dentro de los 5 días corridos desde que la Gerencia de Personal confirma al examinado la aprobación del examen Técnico Operativo Escrito Complementario.
- 3) Agregar la información completa de la navegación, incluyendo las ETAs a cada FIX de la ruta y las horas reales en que pasó vertical a ellas, con los consumos estimados y reales de combustible.

**NOTA:** El vuelo Chárter reemplaza **momentáneamente** al **Examen LOFT: (Line Operating Flight Training)** hasta que se puedan terminar de reunir las herramientas necesarias para poder realizar este tipo de evaluaciones. Cuando esto suceda se notificará por los canales habituales.

## 10- CRITERIOS PARA EXAMINACIONES

**10.1 Solicitar un nuevo examen:** Para intentar nuevamente aprobar el ascenso, téngase en cuenta los criterios que se expresan más abajo sobre re-examinaciones.

**10.2 Continuar su entrenamiento:** Bajo la asistencia del CIARV (Centro de Instrucción ARV), a fin de evacuar todas sus dudas, y realizar las prácticas con instructor que considere convenientes.

**10.3 Re – Examinaciones:** Ningún examen reprobado puede repetirse dentro de los 15 días de realizado el inmediato anterior.

Cada examen puede repetirse un máximo de 3 veces. A la tercera vez, que se reprueba el mismo examen, no se podrá realizar uno nuevo hasta transcurridos 30 días del inmediato anterior, repitiéndose el plazo de 30 días hasta tanto se apruebe dicho examen.



**10.4 Composición de los Exámenes:** Los exámenes teóricos para cada rango estarán compuestos por 30 preguntas, que se integrarán de la siguiente manera para cada rango:

## **Ascenso a Comandante de Cabotaje (Cat. B)**

**REGLAMENTOS:** (33% del examen): Preguntas relacionadas con los reglamentos de Aerolíneas Virtual, Reglas de vuelo visual e instrumental, y reglas de conductas generales de las redes de vuelo virtual. Compuestas en un 50% por preguntas genéricas (Reglamento Interno), y 50% por preguntas específicas del rango al que aspira (Normas Escalonarias).

**OPERACIONES:** (33% del examen): Preguntas relacionadas con la operación, basadas en el Manual de Operaciones, Reglamento y Escalafón de Aerolíneas Virtual (MORE).

**NAVEGACION:** (33% del examen): Preguntas relacionadas con el tipo de navegación que el piloto debe dominar para ingresar a la categoría a la que se postula, integradas por preguntas genéricas, y específicas de Aproximaciones de No Precisión, y Aproximaciones de Precisión.

En tal caso, un examen escrito quedaría compuesto por:

10 preguntas sobre REGLAMENTOS

10 preguntas sobre OPERACIONES

10 preguntas sobre NAVEGACIÓN

## **Ascenso a Primer Oficial Regional (Cat. C) y a Comandante Regional (Cat. D)**

**REGLAMENTOS:** (20% del examen): Preguntas relacionadas con los reglamentos de Aerolíneas Virtual, Reglas de vuelo visual e instrumental, y reglas de conductas generales de las redes de vuelo virtual. Compuestas en un 50% por preguntas genéricas (Reglamento Interno), y 50% por preguntas específicas del rango al que aspira (Normas Escalonarias).

**OPERACIONES:** (30% del examen): Preguntas relacionadas con la operación, basadas en el Manual de Operaciones, Reglamento y Escalafón de Aerolíneas Virtual (MORE)

**NAVEGACION:** (50% del examen): Preguntas relacionadas con el tipo de navegación que el piloto debe dominar para ingresar a la categoría a la que se postula, integradas por preguntas genéricas, y específicas de Aproximaciones de No Precisión, y Aproximaciones de Precisión.



En tal caso, un examen escrito quedaría compuesto por:

6 preguntas sobre REGLAMENTOS

9 preguntas sobre OPERACION

15 preguntas sobre NAVEGACIÓN

## Ascenso a Primer Oficial Intl. (Cat. E) y a Comandante Intl. (Cat. F)

**REGLAMENTOS:** (10% del examen): Preguntas relacionadas con los reglamentos de Aerolíneas Virtual, Reglas de vuelo visual e instrumental, y reglas de conductas generales de las redes de vuelo virtual. Compuestas en un 50% por preguntas genéricas (Reglamento Interno), y 50% por preguntas específicas del rango al que aspira (Normas Escalonarias).

**OPERACIONES:** (20% del examen): Preguntas relacionadas con la operación, basadas en el Manual de Operaciones, Reglamento y Escalafón de Aerolíneas Virtual (MORE)

**NAVEGACION:** (70% del examen): Preguntas relacionadas con el tipo de navegación que el piloto debe dominar para ingresar a la categoría a la que se postula, integradas por preguntas genéricas, y específicas de Aproximaciones de No Precisión, y Aproximaciones de Precisión.

En tal caso, un examen escrito quedaría compuesto por:

3 preguntas sobre REGLAMENTOS

6 preguntas sobre OPERACIÓN

21 preguntas sobre NAVEGACIÓN

## Ascenso a Jefe de Línea (Cat. G) y a Jefe de Flota (Cat. H)

**REGLAMENTOS:** (10% del examen): Preguntas relacionadas con los reglamentos de Aerolíneas Virtual, Reglas de vuelo visual e instrumental, y reglas de conductas generales de las redes de vuelo virtual. Compuestas en un 50% por preguntas genéricas (Reglamento Interno), y 50% por preguntas específicas del rango al que aspira (Normas Escalonarias).

**OPERACIONES:** (20% del examen): Preguntas relacionadas con la operación, basadas en el Manual de Operaciones, Reglamento y Escalafón de Aerolíneas Virtual (MORE)

**NAVEGACION:** (70% del examen): Preguntas relacionadas con el tipo de navegación que el piloto debe dominar para ingresar a la categoría a la que se postula integrada por preguntas genéricas y específicas de Aproximaciones de NoPrecisión y Aproximaciones de Precisión.



En tal caso, un examen escrito quedaría compuesto por:  
3 preguntas sobre REGLAMENTOS  
6 preguntas sobre OPERACIÓN  
21 preguntas sobre NAVEGACIÓN

## Evaluación escrita:

A cumplimentar inmediatamente, sin más plazo que el que el piloto pueda mantener esa página abierta, sin abandonarla ni cerrarla. El examen es de carácter “a libro abierto” y el piloto puede consultar el material disponible online. Los únicos requisitos son no abandonar esa página y no solicitar ayuda para las respuestas en el foro de ARV, ni por ningún sistema de mensajería durante el examen, ya que de hacerlo el mismo se considerará no respondido y será reprobado.

## Evaluación Técnica Operativa Escrita

Una vez que la Evaluación Escrita Inicial haya sido aprobada, la Evaluación Técnica Operativa, también escrita, puede cumplimentarla inmediatamente si el piloto lo desea, manteniendo la página abierta, sin abandonarla ni cerrarla. Los plazos de re-examinación tienen la misma característica que las evaluaciones anteriores.

## Vuelo Chárter de ascenso asignado por la Gerencia de Personal

A realizarse dentro de las 48 horas de asignado, salvo que el piloto requiera una extensión de tiempo especial el que será aprobado por la Gerencia de Personal. No se admitirán justificaciones posteriores. Todas las justificaciones deberán ser anteriores. En los casos en que se trate de razones de absoluta fuerza mayor, se podrá contemplar una justificación de menos de 48 horas, y hasta de último momento. Pero bajo ningún concepto se admitirán ausencias sin previo aviso.

## 11 - BRIEFING

**11.1** Esta etapa comprende toda la actividad previa a la confección y presentación del plan de vuelo. Para tal fin, ARVirtual recomienda la utilización del sitio <https://www.simbrief.com/home/> dado que es de acceso libre y permite realizar una planificación correcta del vuelo que va a realizar. Pueden obtener la guía de uso correspondiente en: <https://www.simbrief.com/system/guide.php>

**11.2 Selección del Destino:** El piloto utilizará para seleccionar su destino los siguientes criterios:

**Región:** Verificará que su destino se encuentre dentro de las regiones permitidas por su categoría. (Ver normas de escalafón de pilotos).

**Operatividad:** Verificará que el aeropuerto de destino seleccionado se encuentre operativo (verificará NOTAMS vigentes, meteorología presente y pronóstico, zonas restringidas, peligrosas y prohibidas activas en la zona, etc.), y no iniciará el vuelo si el aeropuerto no se encuentra operativo, o se prevé que dejará de estarlo antes de producido su arribo a destino.

**Limitaciones Operativas de la Aeronave:** Verificará que el aeropuerto se encuentre operable para la aeronave que el piloto va a volar (que sea apto para esa aeronave, contemplando tipo de terreno, altitud, longitud de pista, etc.).

**11.3 Selección de Ruta:** Todos los vuelos de AR Virtual se realizarán exclusivamente dentro de aerovías ATS (espacio aéreo controlado); prioritariamente se confeccionará una ruta de menor costo (distancia - tiempo - fuel). Aún en los casos que la categoría requiera que el piloto vuele en condiciones VMC diurnas, se utilizarán niveles de vuelo IFR por tratarse de vuelos controlados en espacio aéreo controlado.

**11.4 Selección de aeronave:** El piloto utilizará la aeronave indicada por la Gerencia de Operaciones para el vuelo seleccionado (el equipo estará establecido en la programación de vuelos).

**11.5 Espacio aéreo argentino:** Las rutas seleccionadas para cubrir destinos de Cabotaje deberán ser inexorablemente dentro del espacio aéreo argentino, aplicable a los tramos de **SAWC a SAWH** y viceversa o de **SABE/SAEZ a SARI** y viceversa.

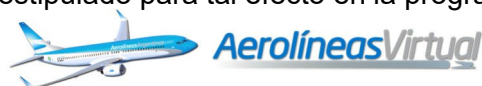
## 12 - PLAN DE VUELO

**12.1** Previo haber realizado **obligatoriamente** la reserva en el sitio de ARV, el piloto presentará siempre un plan de vuelo a través del sistema AcarsARV (Ver instructivo en el sitio de ARV) y en caso de volar online, también a través de la red de vuelo que elija, en el que indicará taxativamente:

**12.2 Selección de Tipo de Vuelo:** todas las operaciones serán IFR. Siempre se presentará un plan de vuelo instrumental para las operaciones de ARV. En caso de que las condiciones lo permitan o el controlador (en vuelo online) lo autorice, se podrán realizar fases del vuelo según reglas VFR

**12.3 Identificación del Vuelo:** Indicativo de la aerolínea (ARG) seguido sin espacio del número de vuelo que va a cumplir. (ej. ARG1234)

12.3.1 En el caso de los vuelos Especiales o Eventos, para que puedan ser reportados, **los pilotos utilizarán sus respectivos callsigns (ARGXXXX)** para la conexión a las redes de vuelo, pero en el AcarsARV el número de vuelo será el correspondiente al estipulado para tal efecto en la programación de operaciones.



12.3.2 **Cargo:** Para los vuelos elegidos en este modo, el identificativo será ARGxxxC y el de la Red Online de Vuelo, el de llamada será ARGENTINASxxx-CARGO.

12.3.3 **Training:** En el caso de los vuelos de entrenamiento organizados por el CIARV, se utilizará el indicativo de la línea (**ARG**) seguido del número de piloto, sin excepción.

**12.4 Departure ICAO / Arrival ICAO:** El sistema indicará el aeropuerto de salida y de destino de acuerdo con la ruta elegida en la reserva realizada previamente.

**12.5 Nivel de Vuelo (FL / Altitude):** Por tratarse de un plan de vuelo por instrumentos, se indicarán exclusivamente niveles de vuelo de acuerdo con los tutoriales publicados en el centro de entrenamiento reconocido, con el formato **FXXX** donde XXX es un número de tres dígitos que indica el nivel de vuelo de acuerdo con la tabla de niveles cuadrantales (IFR). Se utilizarán niveles de vuelo RVSM según sea aplicable a la aeronave.

**12.6 Velocidad (Cruise Speed):** Se indicará la velocidad verdadera (TAS) de crucero calculada para la ruta a volar, expresada en nudos.

- **NOTA:** No se deberá exceder de 250 kts por debajo de nivel de vuelo 100 (F100). El AcarsARV detectará como fallo el exceso de dicha velocidad.

**12.7 Ruta (Route):** A los efectos de ser presentada ante la **Red de Vuelo** que se elija (VATSIM o IVAO), se deberá mencionar el nombre de la SID por el cual se realizará la salida, posteriormente se detallará el primer fijo donde se abandona la misma seguido de la Aerovía obviando los intermedios, hasta que se cambie o abandone esta y/o hasta el último fijo de la ruta. Las Categorías A y B quedan exceptuadas de esta modalidad.

- Ejemplo de Ezeiza (SAEZ) a Santiago de Chile (SCEL): PAL8.NEPIS URINO UL405 UMKAL ó PAL8.NEPIS URINO UL405 TOSOR UT687 UMKAL
- Ejemplo de Aeroparque Jorge Newbery (SABE) a Salta (SASA): BIVAM3B.BIVAM UW8 ERE UT672 DADMI UT677 ILPAR
- El STAR no se deberá mencionar ya que el mismo puede variar desde el momento de transmitir el Plan de Vuelo hasta la llegada a destino, de acuerdo con el tiempo de vuelo y las condiciones climáticas.

Excepcionalmente si no existieren Aerovías se podrán colocar dos Fijos/Puntos de notificación/Radioayudas separados por DCT o dos puntos (..). En ese caso si no se siguen Aerovías, el tiempo de vuelo entre esos puntos no podrá exceder los 30 minutos o 200 Millas Náuticas.

En los vuelos interoceánicos donde no existieran Puntos de Notificación se agregarán coordenadas geográficas en el formato 32S125W, 56N020E.

En el detalle de la ruta se debe informar los Cambios de Velocidad y Niveles de Vuelo; si no lo hicieron en el campo "Ruta" lo deberán mencionar en "REMARKS".



El modo de hacerlo es PUNTO DE NOTIFICACIÓN / VELOCIDAD / NIVEL DE VUELO.

- Ejemplos:

FRAGA/N0474F330, lo que indica que a partir del fijo FRAGA la velocidad será de 474 kts y el nivel de vuelo 330.

FRAGA/M074F330, lo que indica que a partir del fijo FRAGA la velocidad será de MACH 0.74 y el nivel de vuelo 330.

A efectos de realizar la verificación de la ruta reportada, se recomienda la utilización del sitio SKYVECTOR para confeccionar las rutas de vuelo: se podrá acceder en [www.skyvector.com](http://www.skyvector.com) (Es un sitio de libre acceso y de aerovías actualizadas)

**12.8 Aeródromo de Alternativa:** Al realizar la reserva, el sistema solicita determinar el Alternativo Principal, pero también se deberá colocar en forma manual y obligatoria un aeródromo de alternativa secundario (Alternative 2). Para su selección se tendrá en cuenta lo siguiente:

El aeropuerto de alternativa deberá estar a una distancia tal del aeropuerto de destino que garantice la seguridad de la operación aérea y el aterrizaje, y además debe reunir las condiciones mínimas de infraestructura operativa que permita una operación segura.

**12.9 Cálculo y carga de combustible para despacho de vuelo (Autonomía):** El piloto está obligado por norma de AR Virtual a realizar todas las operaciones con la siguiente autonomía reglamentaria estableciendo las unidades de peso en **KILOGRAMOS**.

**12.9.1 Combustible requerido (FOB):** Es la cantidad de combustible abordo para poder cumplimentar el vuelo, y deberá considerarse:

- Consumo APU y Rodaje a pista: El combustible de rodaje se calcula en base a los tiempos de rodaje estadísticos, y pueden ser distintos para cada aeropuerto y horario. Aunque parezca despreciable, en algunos aeródromos donde la densidad de vuelos de instrucción es alta, puede ser significativo debido a las demoras para la salida o la lejanía a la cabecera activa.
- Despegue y ascenso a nivel de vuelo o altitud de crucero inicial por la trayectoria de salida prevista (incluyendo procedimientos de abatimiento de ruido y SID)
- Crucero (+ 5%) desde la finalización del ascenso (TOC) hasta el punto de inicio de descenso (TOD), incluyendo ascensos escalonados en ruta (step-climbs) y disminución de consumo por reducción de peso.
- Descenso desde el TOD hasta el punto de aproximación final, siguiendo la trayectoria y procedimiento de entrada previsto (STAR)
- Aproximación instrumental completa y aterrizaje en el aeropuerto de destino.
- Rodaje desde salida de pista a plataforma (APRON)
- Asimismo, se debe considerar el consumo para una espera de 45 minutos de vuelo a nivel 100 (F100) en un hold próximo al aeropuerto de destino.



**12.9.2 Combustible a la alternativa:** es el necesario para volar desde el aeropuerto de destino al alternativo elegido. El tramo al alternativo incluye el combustible necesario para:

- Una aproximación frustrada en el aeropuerto de destino, incluyendo ascenso hasta una altitud de 1500 pies AGL y velocidad de ascenso inicial (velocidad de maniobra con aeronave limpia)
- El ascenso desde los 1500 pies AGL por la salida prevista y ascenso hasta el nivel óptimo de crucero.
- Vuelo de crucero (TOC) hasta el TOD calculado a régimen de largo alcance (LRC - Long Range Cruise)
- Descenso desde el nivel de crucero hasta el punto de inicio de aproximación, incluyendo la entrada o arribo previstos (STAR)
- Sobrevuelo de 30 minutos en un hold próximo al aeropuerto alternativo
- Descenso y aterrizaje en éste.

**12.9.3 Combustible adicional (ADD):** Los pilotos de ARV considerarán un volumen de Combustible Adicional (ADD): Este volumen se calcula para que el avión pueda volar durante 45 minutos en vuelos nacionales y 30 minutos en vuelos internacionales a una velocidad y una altitud específicas

***El combustible mínimo requerido para toda operación será de 4500 Kg.***

## 12.10 Observaciones:

**12.10.1** Incluir siempre en el campo REMARKS (observaciones) del Plan de Vuelo transmitido a la red virtual y del Pirep, la leyenda que trae el SimBrief como, por ejemplo: "PBN/A1B1C1D1S1S2DOF/210105REG/LVGGK/EET/SARR0039SBCW0043/OPR ARGVIRTUAL/PIC/ARGXXXX/PER/C/RMK/TCAS SIMBRIEF) más cualquier otra información referente (por ejemplo, Step Climb Nivel Inicial y Nivel Final, cambios de niveles de vuelo en ruta, RVSM, etc)

**12.10.2.** En los casos en que se vuele un destino operado con Equipos E-190 o vuelos Retros con MD-8X, los pilotos **ya no** deberán poner ni en el campo REMARKS del plan de vuelo (en caso de volar on line) como así también en el campo OBSERVACIONES del reporte de vuelo PIREP la leyenda: "**Vuelo de Austral operado por Aerolíneas Virtual**"

**12.11 Vuelos con niveles RVSM:** Aquellos vuelos que operen en Niveles de Vuelo RVSM deberán consignarlo adecuadamente en el formulario de Plan de Vuelo. En la casilla que correspondiere, si el programa de la red lo dispone o en caso de faltar este, en el campo Observaciones/Remarks: W/RVSM equipado/equipped.



## 12.12 Utilización del sistema de luces (monitoreado por el AcarsARV que considerará fallos):

- Beacon OFF con Motores Encendidos
- Taxi con Luces de Taxi OFF
- Despegue con Landing Lights OFF
- Luces ON en ascenso por encima de FL100
- Luces OFF en descenso por debajo de FL100
- Aterrizaje con Landing Lights OFF

- WHEEL WELL:

ON: durante el walk-around para iluminar la bahía de tren.

OFF: para todo el resto de las operaciones.

- WING:

ON: durante el walk-around, o en vuelo a criterio del piloto para inspección del ala.

OFF: para todo el resto de las operaciones.

- ANTI COLLISION:

ON: avión con puertas cerradas, próximo al pushback y/o puesta en marcha.

OFF: luego de detener los motores durante el shutdown procedure.

- POSITION:

STEADY: en todo momento salvo en una pista activa.

STROBE AND STEADY: ingresando a pista para despegue (incluye backtrack en pista en caso de realizarse), o cruzando una pista activa.

- LOGO:

ON: para toda operación nocturna por debajo de 10,000 pies AFE.

OFF: para toda operación diurna o, en el caso de operación nocturna, por arriba de 10,000 pies AFE.

- TAXI:

ON: previo a iniciar rodaje y durante el mismo, o con avión detenido en pista, listo a la salida esperando autorización de despegue.

OFF: cada vez que se detenga el rodaje o cuando se autoriza al despegue.

- RUNWAY TURNOFF:

ON:

En tierra: ingresando a pista para despegue, o cruzando una pista activa.

En vuelo: se utilizan para ascenso y descenso en todo momento.

OFF:

En tierra: liberando una pista activa.

En vuelo: al alcanzar nivel de crucero.



- LANDING LIGHT:

Opción 1)

\* FIXED LANDING:

ON:

En tierra: con autorización de despegue.

En vuelo: para toda operación por debajo de 10,000 pies AFE.

OFF:

En tierra: liberando pista activa posterior al aterrizaje.

En vuelo: para toda operación sobre los 10,000 pies AFE.

- RETRACTABLE LANDING:

ON:

En tierra: con autorización de despegue.

En vuelo: con autorización de aterrizaje.

OFF:

En tierra: liberando pista activa posterior al aterrizaje.

En vuelo: con SCAN FLOW de AFTER TAKEOFF.

Opción 2)

- LED – LANDING lights:

ON:

En tierra: con autorización de despegue.

En vuelo: para toda operación por debajo de 10,000 pies AFE.

OFF:

En tierra: liberando pista activa posterior al aterrizaje.

En vuelo: para toda operación sobre los 10,000 pies AFE.

## 13 LIMITACIONES

Las limitaciones de operación son las previstas en el presente MORE. Tener en cuenta las limitaciones operacionales de cada aeronave (pesos-autonomía, etc.)

## 14 NORMAS GENERALES DE OPERACION

**14.1 Horarios:** Los vuelos programados se ajustarán estrictamente a todas las indicaciones del esquema de vuelos del APS de ARV, incluyendo: ruta, hora de cierre de puertas y equipo.

A tal fin se consideran los horarios de programación de vuelos de la siguiente manera:

- Hora de Salida: Los vuelos programados en hora local del aeropuerto de salida: es la hora de cierre de puertas (remolque). Cerrar puertas antes de tiempo implica un perjuicio para la compañía, ya que significa dejar pasajeros en tierra.
- Cualquier desvío de los horarios programados será explicado en el reporte de vuelos



en la sección “comentarios” u “observaciones”.

- No se permitirá realizar el vuelo con otro equipo que no sea el detallado en la programación en el APS de ARV.

**Tiempo de Vuelo:** Independientemente de realizar la conexión del AcarsARV con el FS, se considerará tiempo de vuelo y será acumulable como tal, el transcurrido entre el despegue desde el aeropuerto de origen y el aterrizaje en el aeropuerto de destino.

En los casos de reporte de vuelo Manual, el piloto deberá informar los horarios de Cierre de Puerta - Despegue - Aterrizaje y Apagado de motores, pero el tiempo de vuelo a informar será en formato sexagesimal (ver tabla en punto 17.3) y consta del transcurrido entre el despegue y el aterrizaje.

Los tiempos mal informados NO serán corregidos por la Gerencia de Operaciones.

**14.2 Sobre el Descenso o Ascenso de Pasajeros:** El piloto procederá a detener completamente la marcha de la aeronave y a detener los motores completamente antes de efectuar la apertura de las puertas para el descenso de los pasajeros.

**14.3 Velocidad de Rodaje:** La velocidad se deberá ajustar a los siguientes parámetros:

- En Plataforma saliendo o ingresando de calle de rodaje, máxima de 10 Kts.
- En calles de rodaje, máxima de 20 kts,
- En pista, cuando deba realizarse back-track, la máxima será de 30 kts.

Se ajustarán las velocidades de rodaje para cumplir con el requerimiento técnico de “rampa térmica” que exige que los motores estén al menos 3 (tres) minutos a marcha lenta, por lo tanto, en ninguna circunstancia el despegue podrá producirse antes de cumplido dicho lapso desde la puesta en marcha, ni la detención de motores podrá realizarse antes de los 3 (tres) minutos después del aterrizaje.

**14.4 Velocidad de Operación:** Durante las operaciones normales, las aeronaves se operarán dentro de sus límites especificados por manual. Se respetarán las limitaciones operacionales en todo sentido. Se preverá ante la presencia de aire turbulento, reducir la velocidad según lo que el manual de operación de la aeronave estipule.

**14.5 Pesos:** Las aeronaves operarán dentro de los pesos permitidos por cada fabricante. El piloto deberá manejar toda la normativa de pesos, en KILOGRAMOS, que cada fabricante estipule (GW, OEW, MLW, TOW, MTOW, ZFW, Taxi Weight, etc.)

**14.6 Repostaje en vuelo:** no se aceptarán PIREPs donde se haya realizado carga de combustible (REFUELING) durante cualquier etapa luego de iniciado el vuelo (Start Flight del Acars).



## 15 VUELOS PROGRAMADOS

Se consideran los siguientes tipos de vuelo:

- Los vuelos regulares que figuran en el APS de ARVirtual.
- Vuelo Regular Asignado.
- Vuelo Retro
- Vuelo Chárter
- Vuelo Codeshare
- Vuelo Cargo

**15.1 Designador:** Los vuelos se designarán según lo especificado en el punto 12.3 – 12.3.1, 12.3.2 Y 12.3.3

**15.2 En sistema APS:** Al reportar los vuelos en forma manual se indicará el código ICAO de Aerolíneas Virtual ARG más el número correspondiente, es decir que se indicará ARG1234 si el vuelo que se reporta es el 1234.

**15.3 Tiempo de vuelo:** El tiempo de vuelo tendrá validez 1:1 - Es responsabilidad del piloto reportar el tiempo de vuelo que corresponda cuando lo hiciere en forma Manual. **No se aceptarán reportes de vuelo que no sean en Simulation Rate 1X.**

## 16 VUELOS ESPECIALES

**16.1** Se consideran especiales:

- Los vuelos online durante eventos que hayan sido previamente programados y reconocidos vía NOTAM y/o web por Aerolíneas Virtual y que no obedezcan a la grilla de vuelos programados.
- Los vuelos que sean incluidos por la dirección de la empresa eventualmente, y notificados vía NOTAM, en cuyo caso estos tendrán la validez especificada en el NOTAM

**16.2 Tiempo Bonificado:** Los vuelos en Modo Especial serán bonificados con tiempo siempre y cuando sea informado por Notam o en la programación del evento, y lo hará automáticamente el sistema una vez que haya finalizado y aprobado dicho vuelo.

## 17 REPORTES DE VUELO (PIREPS)

**17.1 Vuelos Regulares:** Se reportarán de acuerdo con el sistema AcarsARV. El mismo deberá contar con todos los datos requeridos antes de iniciar el vuelo (Start Track): Total EET, Cruise Speed, Endurance, FL/Altitude, Alternative 2, Route y Other Information /Remarks. Asimismo, se debe seleccionar la opción KGS y en el picklist Network seleccionar la Red donde se conecta (IVAO - VATSIM - FSD - PRIVATE NETWORK - OFFLINE)



**17.2 Vuelos Especiales:** Se reportarán en esta categoría los vuelos que el piloto realice dentro de ella. Esta categoría comprende los vuelos descritos en la sección 5.11

### 17.2.1 Reglamento de los vuelos Charter Mensual y Especiales:

- 1- Los vuelos Chárter Mensual (compuesto por dos o más tramos), están definidos y se podrán optar cambiando a Modo Charter. Podrán realizarlo los Pilotos de todas las categorías
- 2- Este vuelo Chárter sólo puede volarse y reportarse una vez durante el mes en que esté en vigencia, a menos que sea aclarado expresamente por Notam o notificación por los canales de comunicación de ARV.
- 3- El vuelo puede realizarse cualquier día dentro del mes o el día que sea indicado por la Gerencia de Operaciones, pero deberá setearse el simulador con la hora indicada para el vuelo.
- 4- Deberá cumplirse con las observaciones especiales que eventualmente formen parte de las instrucciones de la Gerencia de Operaciones para el vuelo en cuestión.
- 5- En Observaciones del PIREP deberá reportarse como: "Vuelo Chárter mes de (mes correspondiente) - Pierna X" (la pierna que corresponda) o "Vuelo Especial...", haciendo referencia al motivo de este.
- 6- Cada piloto reportará de acuerdo con su categoría (con todos los waypoints o solo inicial/final y aerovías)
- 7- Las horas se considerarán realizando el vuelo ON-LINE en cualquiera de las redes (VATSIM / IVAO) y serán las horas reales voladas (entre despegue y aterrizaje)
- 8- Tanto los vuelos Chárter como los Especiales, **NO** se podrán reportar en forma Manual.

**17.3 Tiempos de Vuelo:** Para los reportes realizados en forma manual, es responsabilidad del piloto calcular e informar correctamente los tiempos de vuelo en formato sexagesimal. Falsear estos datos son causales de despido de comprobarse intencionalidad.

Como ejemplo, si entre el despegue y el aterrizaje el tiempo fuera de 2 h y 48 minutos, deberá reportarse como tiempo de vuelo 2.8, donde 2 indica la cantidad de horas, y el valor sexagesimal .8 indica un lapso entre 46 y 51 min de acuerdo con la tabla que se detalla a continuación:



## Minutos sexagesimales A reportar

Minutos sexagesimales	A reportar
1 a 2	.0
3 a 8	.1
9 a 14	.2
15 a 20	.3
21 a 26	.4
27 a 33	.5
34 a 39	.6
40 a 45	.7
46 a 51	.8
52 a 57	.9
58 a 60	1.0

**17.4 Vuelos con Múltiples Escalas:** El nuevo sistema VAM permite realizar y reportar por separado vuelos con múltiples escalas manteniendo siempre el mismo número.

**17.5 Reporte Manual:** El piloto deberá prestar prueba fehaciente de que el vuelo fue realizado en cumplimiento del MORE. A tal fin, el piloto deberá adjuntar archivos de distintas extensiones (Despacho del vuelo, captura de pantalla, etc en la opción Adjuntar Archivo del Pirep) - Si pretende reportar un vuelo que no haya sido reservado previamente, un cartel de aviso le indicará que lo haga.

**17.6 Los PIREPS que no se ajusten a estos requerimientos serán rechazados y registrados como tales.**

**17.7 Plan de vuelo:** En este campo se deberán ingresar los datos concernientes a la ruta de vuelo realizada.

Las categorías **A** y **B** deberán completar este campo con la información de los Aeródromos de salida y llegada, los waypoints internos que componen el SID y STAR de los Aeródromos de salida y llegada (si los tuvieran) seguido de la Aerovía obviando los intermedios, hasta que se cambie o abandone ésta y/o hasta el último fijo de la ruta

- Ejemplo de Aeroparque Jorge Newbery (SABE) a Neuquén (SAZN):

**SABE PAL EZE GEBEM TORUL UT654 BIXIM UT669 ROPON NEU SAZN (No utilizar EZE8)**

Las Categorías C, D, E, F, G y H deberán mencionar el nombre de la SID programada y posteriormente detallar el primer fijo/intersección/radioayuda que abandonan el SID y finalizar con el último antes de comenzar el STAR (si es que lo tuviera) – El STAR no es necesario mencionarlo ya que puede variar al momento de la llegada a destino.

- Ejemplo de Ezeiza a Florianópolis:

**PTA6B.DORVO UN857 ITBEB UN540 USTUN**

## 17.8 Carga transportada (Para los reportes Manuales)

En el casillero Carga transportada del PIREP, se debe detallar el peso de la Carga de Pago (también llamada Payload o Carga Comercial (TTL, Total Traffic Load); se considerarán 80 kg. por persona a bordo, 10 kg. por equipaje de mano y 15 kg. por equipaje de bodega. En el despacho del vuelo, la tripulación lleva solamente equipaje de mano. En el casillero "Carga" del PIREP deberá colocarse el Payload Total compuesto por los pesos de cada persona, su equipaje de mano y el correspondiente equipaje de bodega de los pasajeros, y de quedar espacio y carga disponible en el avión, detallar esa carga como CARGA GENERAL y especificar el peso de este.

Para clarificar los tipos de pesos, la carga tendrá los siguientes parámetros:

- 17.8.1 **Peso básico OEW (Operating Empty Weight):** Es el peso del avión vacío al momento del pesaje sin carga útil (tanto mercancías como pasajeros o tripulación) y sin combustible, tanto al salir de fábrica como durante su vida operativa (normalmente luego de un cambio de configuración o de un D-Check); incluye el avión vacío pero con todos los ítems necesarios para todos los requerimientos de su operación: galleys, tubos de oxígeno, líquidos y fluidos necesarios para su funcionamiento como aceite, líquido hidráulico, etc.
- 17.8.2 **Peso Operativo Seco DOW (Dry Operating Weight):** Es el peso básico más el peso de la tripulación, su equipaje, del catering, equipos de salvamento, etc. No incluye peso de pasajeros, equipajes de mano, de bodega, carga, encomiendas, etc.
- 17.8.3 **Peso Operativo OW (Operating Weight):** Es el peso operativo seco más el combustible requerido (punto a punto + alternativa + reserva, etc. Luego, obtenido el Peso Operativo, se obtiene la CARGA DE PAGO MÁXIMA para cada vuelo en particular. La Carga de Pago también llamada Carga Comercial (TTL, Total Traffic Load) es el peso de todo lo que genera ganancias: Los pax y su equipaje, carga y correo, que, sumado al Peso Operativo Seco nos da el PESO SIN COMBUSTIBLE (Zero Fuel Weight) y al Peso Operativo nos da el PESO DE DESPEGUE (Take Off Weight).
- 17.8.4 **Peso Máximo de Aterrizaje MLW (Maximum Landing Weight):** Es el peso máximo de aterrizaje permitido para el avión.
- 17.8.5 **Peso Máximo de Despegue MTOW (Maximum Takeoff Weight):** Peso máximo de despegue.





## 18 - PROCEDIMIENTOS ANORMALES

### 18.1 Desvío a alternativo

El desvío al aeródromo alternativo se producirá bajo la siguiente circunstancia:

**18.1.1 Meteorología:** En caso de encontrarse el destino cerrado por meteorología, antes de proceder a la alternativa se podrán intentar hasta dos aproximaciones en el destino si se considera que las condiciones pueden mejorar o están cercanas a marginales. Cumplidos los dos intentos, o antes si las malas condiciones son generales para toda la región, se procederá a la alternativa. Cumplido el aterrizaje en la alternativa, se podrá disponer la finalización del vuelo y el traslado a cargo de la empresa de pasajeros (en cuyo caso el posible vuelo de regreso cumplirá los mismos requisitos que en el caso de un desvío por emergencia) o se podrá aguardar hasta 1 (una) hora la mejora de condiciones en el destino, o en 1 (un) aeródromo que presente mejores aptitudes para el traslado y/o alojamiento de pasajeros.

En caso de que se proceda al destino con los pasajeros a bordo y el destino se cierre nuevamente, se procederá a la alternativa más cercana y se finalizará el vuelo. En caso de no proceder al destino, pero sí a otra alternativa más propicia, se finalizará el vuelo. Cumplida una hora de espera en la primera alternativa sin posibilidad de proseguir, se finalizará el vuelo.

Arribada la aeronave al destino original, el regreso se efectuará normalmente, en cualquier otra condición será de carácter ferry. El tiempo de vuelo a computar estará dado por el tiempo de vuelo a la alternativa, más la eventual espera en caso de que exista, más el tiempo de vuelo al destino o a la segunda alternativa.

**18.1.2 Emergencia:** No está permitido reportar vuelos con situación de emergencia. En caso de que sea imposible continuar el vuelo, el piloto deberá cancelar el vuelo y realizarlo nuevamente.

### 18.2 Vuelos Online - Offline

**18.2.1 Vuelo Online:** El piloto deberá prestar prueba fehaciente de que el vuelo fue realizado en cumplimiento del MORE. A tal fin, la red donde se realizó el vuelo deberá registrar el plan de vuelo, o bien el piloto deberá remitir una captura de pantalla de este.

Se aplicará el criterio o política que cada red adopte en relación con las emergencias simuladas o reales para estos vuelos. Es responsabilidad del piloto cumplir con todas las normas vigentes en la red que esté volando, especialmente en cuanto a las notificaciones que pudieran estar vigentes sobre esta clase de eventos.

**18.2.2 Vuelo Offline:** Aunque ARV recomienda la realización de los vuelos en conexión Online, se permite realizar los mismos en forma off-line (de la red de vuelo) pero indefectiblemente deberá realizarlo conectado al sistema con el AcarsARV a fin de contabilizar las horas correspondientes.



**18.2.3 Conflictos en vuelos online:** Cualquier situación anormal durante un vuelo online (especialmente inconductas de parte de otros pilotos o controladores) deberá ser resuelta de acuerdo con las previsiones que la red de vuelo establezca.

En los casos de conflictos suscitados entre un piloto que estuviere volando con el callsign ARG y el o los organismos de Control Aéreo, y si éstos lo informaran al Comité Ejecutivo, de comprobarse su culpabilidad se procederá al apercibimiento del piloto; en caso de reiterarse tal situación el mismo será excluido del roster como Piloto Efectivo. -

