

2009

# Reglamento



Dinar Virtual

01/01/2009

### **REGLAMENTO INTERNO**

El presente reglamento rige todas las actividades dentro del ámbito de Dinar Líneas Aéreas Virtuales, establece los límites, derechos y responsabilidades de todos sus integrantes, las normas operativas y de escalafón para todos los pilotos de Dinar Líneas Aérea virtual. Esta dado sin distinciones de ninguna especie. Este principio tiene su fundamento en la igualdad de los pilotos ante él, sin privilegio particular de ninguna naturaleza. Es para todos por igual. Sea cual fuere su rango, posición o actividad dentro de la aerolínea virtual.

El reglamento es obligatorio para todos, no pudiendo estar sujeto su modificación al deseo de las personas, velando por el bien común debido a ser la base en que se sustenta, ya que el piloto al ingresar en Dinar se compromete a cumplirlo obligatoriamente, el cual se dicta para el bien social y común.

Toda circunstancia que exceda a lo normado por este reglamento interno quedara a consideración del Directorio de Dinar Líneas Aéreas Virtual, que por mayoría de votos (la mitad más uno) determinara cual es la acción a seguir.

A los fines de interpretación del presente reglamento, se consideran pilotos efectivos de la aerolínea virtual los que posean su callsign de piloto de la compañía.

Se fijan así mismo como normativa complementaria con vigor de reglamento, la siguiente documentación:

Escalafón de ascensos, con la normativa que lo regula.

## I. INGRESO

---

- I. El ingreso a Dinar Líneas Aérea virtual (en adelante la compañía) es libre y gratuito, como único requisito se solicita la confección de la Ficha de solicitud de Ingreso que figura en el anexo I y el conocimiento de las normas que contiene este reglamento interno.
- II. Puede integrar la nómina de pilotos ciudadanos de cualquier nacionalidad, con el requisito de manejar el idioma Español en forma avanzada.
- III. La compañía se reserva el derecho de rechazar cualquier solicitud de ingreso, que así considere oportuno, sin por ello generar ningún perjuicio al solicitante.
- IV. Las solicitudes presentadas son en carácter de “Aspirante” al Ingreso, quedando a evaluación de la persona encargada de tramitar la solicitud o a consideración del directorio.
- V. La permanencia del piloto como miembro efectivo de la compañía está condicionada a la corrección y veracidad de los datos ingresados por el piloto en la ficha de ingreso, además de un mínimo de horas voladas mensualmente, que se establece en 5Hs.
- VI. De no registrar ningún pirep presentado y aprobado el piloto pasa a la condición de “Inactivo” a los 30 días.
- VII. Los pilotos de la compañía pueden pertenecer a fuerzas armadas Virtuales.
- VIII. Los pilotos deberán volar con Callsign de la compañía solo en aeronaves de uso civil.
- IX. Es obligatoria la incorporación al foro de la compañía para estar comunicados sobre todas las actividades que se desarrolla, opiniones y todo lo que compete al movimiento de la misma.

## II. Ascensos

---

- I. Los ascensos están regulados en el anexo II de este reglamento y son autogestionados por el propio piloto quien reportara el vuelo agregando a la ruta la siguiente consiga: “Vuelo de ascenso a” colocando el escalafón correspondiente. También en el plan de vuelo de Ivaoo o Vatsim deberá dejar constancia agregando la misma frase. En caso de obviar esto se tomara como un vuelo ordinario.

## III. Motivos de Baja y suspensiones

---

- I. Si por algún motivo el e-mail registrado rechazara los mensajes que se le envíe desde la compañía y no hay medio o forma de contactarse con él piloto, será dado de baja pasados los 90 días de la última comunicación efectiva con él.
- II. Ante cualquier modificación en la dirección de e-mail, el piloto es responsable de informarlo a la brevedad a la jefatura de recursos humanos.

## IV. Sera meritorio de expulsión

---

- I. El piloto incurre en insultos, agresión física, psicológica, discriminación por religión, ideas políticas, identidad sexual, etnia o cualquier acto que menoscabe a otro integrante de la compañía, en forma verbal, escrita o cualquier otro medio.
- II. Cualquier prueba de horas fraguadas.
- III. Los integrantes del Staff que pertenezcan a otra línea aérea.
- IV. Cualquier integrante que sume dos suspensiones en un período de 120 días.

## V. Será meritorio de suspensión

---

### Por plazos que van de: un mínimo de 7 a un máximo de 30 días

- I. El piloto que vuele con el callsign perteneciente a otro piloto de la compañía.
- II. El piloto que realice vuelos largos en piloto automático sin estar presente.
- III. El piloto que realice vuelos, dejando a otra persona al mando.
- IV. El piloto que vuele utilizando el Callsign de la compañía en aeronaves de uso militar.
- V. Los pilotos que sean suspendidos en IVAO o Vatsim. (En este caso serán suspendidos por el mismo tiempo que cubra la sanción recibida)
- VI. Los pilotos que soliciten la baja voluntaria de la compañía conservarán las horas voladas por un período de 15 días a contar del día en que se efectiviza la baja. Pasado ese período se perderán en forma definitiva, conservando solamente el Callsign ante una reincorporación fuera del período de gracia.

## VI. TEXTURAS y MTL

---

- I. Las texturas y Mtls a utilizar serán las aprobadas por la jefatura de Operaciones únicamente, todo piloto que realice texturas de aeronaves con el logotipo de Dinar Líneas Aéreas deberá enviarla a dicha jefatura para su evaluación y aprobación o modificación que requiera la misma. Se evaluará: calidad, fidelidad a las pinturas originales, vistas de día y de noche, prolijidad y además cualquier otra consideración que la jefatura determine oportuna.
- II. Queda restringida la publicación en el foro de Dinar, Ivao y/o Vatsim, páginas Web, Blogs y cualquier otro medio, de texturas realizadas sin la aprobación de la Jefatura de Operaciones de la compañía.

## VII. REPORTES DE VUELO

---

- I. Los PIREPS o reportes de vuelo permiten que Dinar Virtual contabilice las horas que el piloto lleva voladas ON LINE en la compañía.
- II. No se tomarán en cuenta horas volada OFF Line ya que surge el impedimento de no poder verificar dicho vuelo.
- III. El piloto deberá tomar nota de toda aquella información necesaria para completarlo. En la sección archivos del foro se encuentra un tutorial al respecto.
- IV. La compañía se encuentra facultada para rechazar un PIREP (esto implica que las horas voladas no serán tenidas en cuenta y el PIREP quedara marcado como rechazado) en caso de ser incorrecta su confección o erróneos los datos reportados.
- V. Los PIREPS rechazados podrán ser reingresados en el sistema. Sin embargo, el PIREP rechazado quedará asentado en el libro de vuelo. En caso de que el PIREP reingresado se encuentre confeccionado incorrectamente, será definitivamente rechazado, quedando ambos asentados como tales.

## Artículo VIII RESPONSABILIDAD DE LOS PILOTOS

---

- I. La compañía es un emprendimiento vocacional, no remunerado y todas sus autoridades y Staff administrativo llevan a cabo sus tareas durante su tiempo libre. Debido a esto eventualmente podrán producirse demoras administrativas, comprensibles por todos.
- II. La compañía espera que sus pilotos tomen esta tarea responsable y profesionalmente, sabiendo decidir sabiamente en las diferentes circunstancias que se le presenten.
- III. 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.

## Artículo IX - TeamSpeak

---

- I. Los integrantes de la compañía deberán mantener un correcto comportamiento cuando utilizan el canal de voz, tanto en el canal RDN, como en cualquier otro canal que utilicen.
- II. Ningún piloto podrá generar un canal privado con contraseña, ya que esto se encuentra prohibido por Ivaio.
- III. En caso de tener que realizar un canal para brindar instrucción o indicaciones específicas sobre un tema en particular (ejemplo: ayudar a otro piloto sobre cómo se utiliza un elemento del avión o asistir sobre conexiones, etc.) se deberá crear un canal abierto (sin contraseña) con el nombre de RDN\_Instruccion o RDN\_Pilotos en caso que no fuera posible el primero y siempre que el canal primario RDN se encuentre con varios pilotos y sea inconveniente una conversación técnica que interfiera con el normal desarrollo del mismo.

## ANEXO I

---

### STAFF

1. Todo piloto de la compañía puede aspirar a ocupar un cargo en el Staff cumpliendo los siguientes requisitos:

- 1.1. Tener 18 años de edad cumplidos
- 1.2. Manejar el idioma Español, avanzado, en caso de extranjeros
- 1.3. Antigüedad de 6 meses dentro de la compañía
- 1.4. Mínimo 30 horas de vuelo en la compañía.

2. Los cargos serán cubiertos mediante el llamado a concurso cuyas pautas se reglamentarán específicamente para cada puesto en particular.

3. Los encargados de evaluar las propuestas serán nominados por el Presidente de la empresa y su conformación no será menor a 3 miembros, que podrán ser o no integrantes del Staff.

4. En caso de no ser integrante del Staff no podrá presentarse como participante del concurso, queda excluido en forma automática.

5. El trabajo elegido será el que reciba la mayor cantidad de votos, por mayoría simple.

6. Todo cambio en el Staff será comunicado mediante un NOTAM a todos los pilotos de la empresa y publicado en el foro activo de la compañía.

7. Todo piloto tendrá un período de 3 días a partir de la nominación de una persona al cargo vacante para impugnar por escrito la nominación. La misma será evaluada por un consejo administrativo nombrado para esa oportunidad quien dictaminará de forma inapelable y definitiva si la persona nominada al cargo podrá tomar funciones del mismo o no. El consejo administrativo estará compuesto por el Presidente, vicepresidente y gerente administrativo de la compañía.

8. Todo integrante del Staff que renuncie y quiera volver a ocupar un cargo nuevamente dentro del mismo, deberá esperar un período de 6 meses a partir del momento de su renuncia y presentarse al llamado a concurso para cubrir una vacante, su condición no será de merito mayor sino que será considerada al mismo nivel que todos los que se presenten a cubrir el puesto vacante.

9. Los pireps serán validados solamente por las personas autorizadas por el presidente y/o vice de la compañía.

10. Los integrantes del Staff podrán pertenecer al Staff de Ivao-Ar o Ivao-HQ sin por ello resultar incompatible las dos funciones.

---

## Anexo II

### ESCALAFÓN INTERNO

#### Reglamento de Ascensos Internos

El presente reglamento se aplica, como sistema de ascensos para los pilotos de DINAR LINEAS AEREAS VIRTUALES, y es pasible de ser modificado por sus respectivas autoridades.

El Piloto de Dinar con intenciones de ascender al rango inmediato superior correspondiente deberá cumplir los siguientes requisitos:

- Las horas mínimas requeridas para el puesto solicitado.
- Haber volado por lo menos 10 (diez) horas a partir del último ascenso obtenido aunque las horas que posea lo habilite para el rango inmediato superior.
- Realizar y reportar el vuelo respectivo denominado “vuelo de ascenso” con el avión que corresponde al rango a que aspira y según alguno de los planes de vuelo que se ofrecerán para cada rango. Es importante que en el reporte o pirep se aclare en la ruta que es el vuelo de ascenso y para qué escalafón el piloto está realizando el vuelo, de lo contrario el vuelo será aprobado como un vuelo ordinario, sin tener efecto alguno en su ranking. Tal como se lo especifica en el punto 15 del presente reglamento.

#### Escalafones

REQUISITOS PARA ASCENSOS	
Segundo Oficial De F-27 5 (automático)	5
Primer Oficial De F-27 10 (automático)	10
Segundo Oficial De F-28	20
Primer Oficial De F28	30
Segundo Oficial De B737-200	45
Primer Oficial De B737-200	60
Segundo Oficial De DC-9	75
Primer Oficial De DC-9	90
Segundo Oficial De MD-82	120
Primer Oficial De MD-82	150
Segundo Oficial De B757-200	180
Primer Oficial De B757-200	220
Segundo Oficial De A310-200	250

<b>Primer Oficial De A310-200</b>	300
<b>Segundo Oficial De B767-200</b>	350
<b>Primer Oficial De 767-200</b>	400
<b>Comandante De Flota</b>	450

### VUELOS OFICIALES PARA REALIZAR LOS ASCENSOS DE GRADO

---

Segundo Oficial F-28: .....	SABE-SARP (450nm)
Primer Oficial F-28: .....	SARP-SANT (490nm)
Segundo Oficial B737-200: .....	SANT-SAME (450nm)
Primer Oficial B737-200: .....	SAME-SAZS (500nm)
Segundo Oficial DC-9: .....	SAZS-SAZB (438nm)
Primer Oficial DC-9: .....	SAZB-SAVC (549nm)
Segundo Oficial MD-82: .....	SAVC-SAWH (741nm)
Primer Oficial MD-82: .....	SAWH-SAEZ (1200nm)
Segundo Oficial 757-200: .....	SAEZ-SBGR (950nm)
Primer Oficial 757-200: .....	SBGR-SLVR (1005nm)
Segundo Oficial A310-200: .....	SLVR-SEGU (1415nm)
Primer Oficial A310-200: .....	SEGU-TNCM (1578nm)
Segundo Oficial B767-200: .....	TNCM-SBEG (1381nm)
Primer Oficial B767-200: .....	SBEG-SPIM (1346nm)
Comandante De Flota: .....	SPIM-SAEZ (1901nm)

*Daniel Iturbe*

*José Majlis*

*Presidente*

*Vicepresidente*

