

**Estas normas regulan el funcionamiento interno del GRUPO ORIZONIA VIRTUAL (en adelante ORIZONIA), siendo todas ellas de obligado cumplimiento por parte de todos los miembros que libremente la componen.**

## **1. TERMINOS GENERALES.**

1.1.- **La edad mínima requerida para pertenecer a ORIZONIA es de 18 años, siendo necesario disponer de cuenta activa en la red IVAO y tener un mínimo de 25 horas de vuelo acumuladas en dicha red.** Una vez comprobados los datos del registro, se remitirá un correo de bienvenida donde figurará el ID. de piloto asignado en la compañía. Aun habiendo sido aceptados en un primer momento, ORIZONIA se reserva el derecho de cancelar aquellos registros de pilotos de los cuales se tenga certeza de que existe falsedad en los datos aportados.

1.2.- La Dirección de ORIZONIA se reservará el derecho de admisión de todas las altas registradas a través de su web, no estando obligada a dar explicación alguna en cuanto a las decisiones que se tomen en relación a esta materia. Asimismo, ORIZONIA se reservará el derecho de cancelar sin previo aviso y sin ningún tipo de explicación, el acceso a aquellas personas que se consideren potencialmente peligrosas para el buen funcionamiento de la comunidad.

1.3.- Todas aquellas solicitudes de alta que se reciban en la web dispondrán de treinta (30) días a partir de la fecha de registro para confirmar el alta, aparecer como activas en todos los sistemas de los que ORIZONIA hace uso y efectuar su comienzo de las operaciones de vuelo. Pasado dicho periodo de tiempo sin haber completado el registro ni haber comenzado los vuelos con ORIZONIA se entenderá como desistimiento por parte del solicitante, procediendo a cancelar la cuenta y a eliminar todos sus datos de los registros de la compañía.

1.4.- Los datos personales de los usuarios registrados en la web de ORIZONIA, serán exclusivamente de uso interno, no cediendo los mismos a terceros en ningún caso, de acuerdo a la LO. 15/99 sobre protección de datos, pudiendo ejercer sobre ellos su derecho de acceso, rectificación y cancelación. Únicamente ORIZONIA, ocasionalmente, podrá enviar a sus usuarios comunicados/circulares de interés general para la comunidad.

1.5.- Todos los miembros mantendrán un comportamiento correcto, tolerante y educado mientras estén haciendo uso de los sistemas de ORIZONIA, tanto de la propia web y foro, como de la red IVAO. Cualquier violación de los derechos fundamentales de las personas, así como del uso fraudulento de los sistemas, implicará la suspensión inmediata del acceso al servicio. Dicha medida podría ser irrevocable a decisión de la dirección de ORIZONIA.

## 2. LA COMPAÑÍA

2.1.- ORIZONIA se constituye como una entidad virtual, sin ánimo de lucro, cuyo objeto es el fomento, práctica y promoción de la simulación aérea y ser un punto de encuentro entre aficionados a la aviación virtual, simulando, en parte, las operaciones de la ya extinta aerolínea chárter española ORBEST ORIZONIA.

2.2.- La pertenencia a ORIZONIA y el uso de sus sistemas no supondrá en ningún caso coste económico alguno a sus miembros, siendo el STAFF quien soportará los gastos que generen la contratación de los sistemas necesarios.

2.3.- ORIZONIA no desarrolla ningún tipo de actividad comercial ni guarda relación alguna con ninguna compañía aérea en la vida real, por lo que toda su actividad queda circunscrita, de forma virtual, a la recreación de operaciones en la red de vuelo IVAO.

2.4.- Todos los miembros de la compañía tienen los mismos derechos, pudiendo realizar las sugerencias que estimen oportunas. Éstas serán analizadas por la Dirección de la compañía dando respuesta adecuada a las mismas. Dichas sugerencias serán remitidas mediante correo electrónico a SUGERENCIAS@ORBESTVA.COM siendo únicamente tenidas en cuenta aquellas que lleguen por este medio.

2.5.- La Dirección de ORIZONIA estará facultada para adoptar cualquier decisión que crea oportuna para el buen funcionamiento de la aerolínea, debiendo los miembros respetar las decisiones adoptadas.

2.6.- La pertenencia a ORIZONIA no requiere compromiso alguno en cuanto a la obligatoriedad de realizar un número determinado de vuelos u horas al mes, ya que se entiende que el formar parte de la comunidad se hace por afición a la aviación y a la simulación aérea y los miembros simplemente realizan sus vuelos cuando pueden y desean.

2.7.- Los miembros que voluntariamente deseen colaborar en la administración y/o gestión de la aerolínea, podrán solicitarlo a la Dirección de ORIZONIA a través del correo PRESIDENTE@ORBESTVA.COM.

2.8.- Se considerará incompatible el ser miembro del STAFF de cualquier otra aerolínea virtual y formar parte de las tripulaciones de ORIZONIA, **salvo autorización expresa de la Dirección de ORIZONIA.**

## 3.- PILOTOS

3.1.- Los rangos a los que los pilotos podrán aspirar serán: PILOTO EN PRACTICAS, PILOTO PRIVADO, PILOTO COMERCIAL, PILOTO DE LÍNEAS AÉREAS REGIONALES, PILOTO BUSINESS O DE CARGO, PRIMER OFICIAL DE LÍNEAS AÉREAS Y COMANDANTE DE LÍNEAS AÉREAS.

3.2.- Los pilotos que ingresen en ORIZONIA lo harán con el rango correspondiente al número de horas que tengan voladas en IVAO (no serán tenidas en cuenta las acumuladas como ATC) de acuerdo a la siguiente tabla:

## RANGOS DE INGRESO

Horas IVAO	Rango ORIZONIA	Horas inicio VAM
<b>0-25</b>	<b>NO SE ADMITE</b>	<b>NO SE ADMITE</b>
26-110	Piloto en prácticas	0
111-175	Piloto Privado	10
176-400	Piloto Comercial	75
401-700	Piloto de Líneas Aéreas Regionales	300
701-1300	Piloto Business o de Cargo	600
1301-2100	Primer Oficial de Líneas Aéreas	1200
2101-X	Primer Oficial de Líneas Aéreas	2000

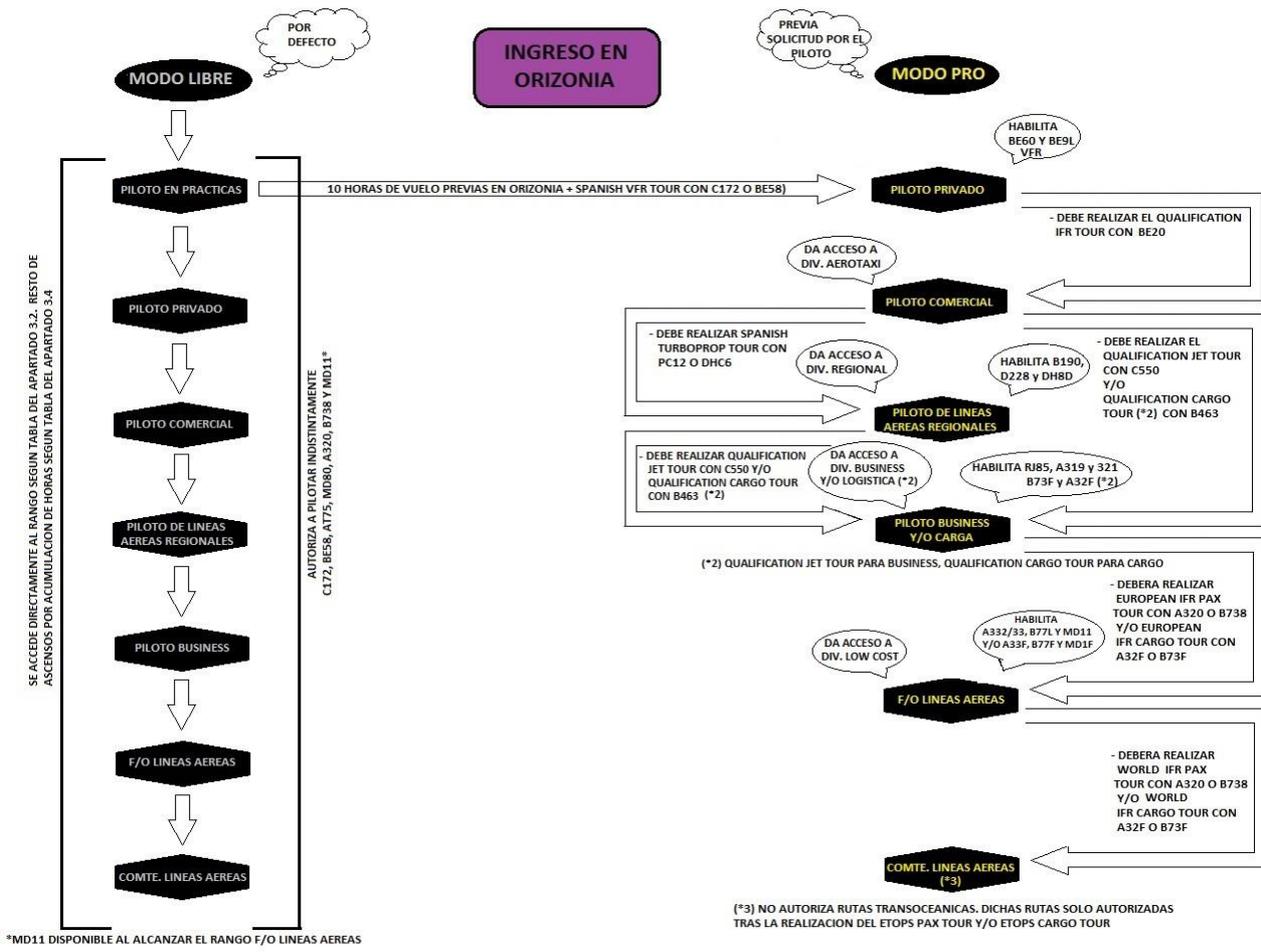
3.3.- Se establecen dos sistemas de ascenso en los diferentes rangos, denominados MODO LIBRE y MODO PRO, pudiendo elegir cada piloto el que prefiera de ellos. Todos los pilotos que ingresen en ORIZONIA lo harán por defecto en MODO LIBRE.

3.4.- MODO LIBRE es aquel por el que el piloto efectúa sus ascensos por la simple acumulación de horas de vuelo, pudiendo utilizar para ellos los aviones de la flota que deseé de entre los habilitados en el momento de su ingreso (C172, BE58, AT75, MD80 A320, B738) con la única limitación de no poder volar aeronaves tipo heavy (MD11) hasta alcanzar el rango de Primer Oficial de Líneas Aéreas.

HORAS	RANGO
0-10	Piloto en Practicas
11-75	Piloto Privado
76-300	Piloto Comercial
301-600	Piloto de Líneas Aéreas Regionales
601-1200	Piloto Business o de Cargo
1201-2500	Primer Oficial de Lineas Aéreas
2501-xxxx	Comandante de Líneas Aéreas

3.5.- MODO PRO será aquel por el cual el piloto efectuará sus ascensos tras la realización de los tours que se establezcan y que habrán de realizarse exclusivamente con las aeronaves que se determinen para cada uno de ellos. Los ascensos a través de los rangos estipulados se conseguirán por consiguiente más rápidamente que a través del modo libre.

3.6.- La carrera de piloto en ORIZONIA se desarrollará de acuerdo al siguiente gráfico:



\*MD11 DISPONIBLE AL ALCANZAR EL RANGO F/O LINEAS AEREAS

3.7.- Los pilotos que se encuentren en el MODO LIBRE y deseen pasar al MODO PRO lo notificarán al Departamento de RR.HH. vía mail, manteniendo el mismo rango ya alcanzado en el modo de origen, si bien, antes de poder continuar con los ascensos, será necesario que el piloto realice toda la carrera del MODO PRO.

3.8.- Será en todo momento responsabilidad de los pilotos, tanto del MODO LIBRE como del MODO PRO, el solicitar vía mail sus ascensos al Departamento de RR.HH., quien tras las debidas comprobaciones procederá al ascenso o rechazará la solicitud.

3.9.- Los Tour que pudieran tener realizados los pilotos en MODO LIBRE al solicitar el cambio al MODO PRO serán tenidos en cuenta siempre que se hayan realizado con alguna de las aeronaves previstas para cada uno de ellos.

3.10.- Una vez alcanzado el rango de Piloto Comercial, los pilotos podrán optar por la cualificación para el transporte de pasajeros (Piloto Business), o para el transporte de mercancías (Piloto de Cargo), o ambas.

3.11.- El rango de Piloto de Líneas Aéreas Regionales será un rango intermedio optativo para aquellos pilotos que deseen obtener las habilitaciones para aeronaves turbopropulsadas a hélice. Aquellos pilotos que opten por enfocar su carrera directamente desde el rango de Piloto Comercial a Piloto Business o de Cargo, si posteriormente desearan obtener habilitaciones para aeronaves turbopropulsadas deberán de hacer el tour correspondiente.

3.12.- Una vez obtenida una determinada habilitación (pasajeros o carga) el piloto únicamente podrá realizar vuelos del tipo de habilitación que posea salvo que obtenga y disponga de las dos.

#### 4. OPERACIONES

4.1.- ORIZONIA operará sus vuelos con el código IWD y atenderá sus llamadas con el indicativo de radio ORIZONIA, añadiendo al indicativo de llamada el nombre de la División para la que esté operando el vuelo que esté realizando. (Por ejemplo, si volamos con un DH8D utilizaremos como indicativo ORIZONIA EXPRESS).

4.2.- Todos los vuelos se realizarán, con el mayor grado de realismo posible, conectados al sistema de reportes de vuelo de VAM-ACARS (o cualquier otro compatible con el sistema VAM (Virtual Airlines Manager). La descripción del cliente y su configuración y uso vienen detallados en el tutorial disponible en la web de la aerolínea.

4.3.- Se establecen 2 tipos de vuelos, los vuelos regulares y los vuelos charter.

4.4.- Son vuelos regulares aquellos que realicen alguna de las rutas establecidas por la compañía y mostradas en el sistema VAM (Virtual Airlines Manager). Se establecerán determinados modelos de aeronaves para cada uno de estos vuelos.

4.5.- Serán considerados vuelos chárter aquellos que no figuren en el sistema VAM (Virtual Airlines Manager). En estos vuelos el piloto podrá elegir el aeropuerto de destino, pudiendo utilizar cualquier aeronave que desee de las que figuren en el desplegable del VAM-ACARS. No está permitido el realizar vuelos charter sin seleccionar una determinada aeronave. El salario del piloto por hora de vuelo se verá reducido en un 50% con respecto al percibido en los vuelos regulares.

4.6.- Se recomienda efectuar los vuelos de manera online, conectados a la red de vuelo IVAO. Para ello se utilizará como callsign el número de vuelo asociado a la ruta que se desee volar en el caso de vuelos regulares. Para los vuelos charter el callsign será el propio ID. asignado al piloto por la compañía. De igual forma se procederá si hubiera otro piloto volando la misma ruta regular. **En el caso de optar por realizar el vuelo sin conexión a la red IVAO, se deberá de seleccionar OFFLINE en el apartado Network del VAM-ACARS.**

4.7.- El Departamento de Operaciones proporcionará a través del sistema VAM todo el listado de rutas que en ese momento opere la compañía y la información requerida para el vuelo. Su función es la de mantenerlo actualizado y corregir los errores que pueda haber, pidiendo la colaboración de todos los pilotos para que informen de los errores que encuentren al efectuar sus vuelos.

4.8.- Los pilotos de la aerolínea tienen total libertad para suministrar a la aeronave todo el combustible que crean necesario para efectuar el vuelo, con la única restricción de no sobrepasar los límites de aeronavegabilidad de su aeronave, si bien se recomienda mesura en ello tratando de evitar gastos innecesarios a la compañía. **Para evitar penalizaciones del sistema VAM-ACARS, la carga de fuel en la aeronave se deberá de hacer antes de iniciar el cliente de reporte de vuelos. Una vez que se haya comenzado el trackeo del vuelo y se produzca una modificación deliberada del fuel cargado será penalizado.**

4.9.- La flota de ORIZONIA se encuentra repartida y asignada entre las diferentes bases que dispone la compañía. Todo piloto que saque un avión de su base será responsable de él durante todo el tiempo que la aeronave esté fuera, no debiendo dejarlo, salvo causas de fuerza mayor, abandonado en ningún destino para seguir realizando vuelos con otra aeronave. Ello implicará la comisión de una falta disciplinaria que será debidamente corregida de acuerdo al apartado 5 de la normativa.

4.10.- Todos los aviones de la flota tienen una matrícula y un nombre asignados únicos y exclusivos que les identifica. Todo piloto que saque un avión de su base para volar cualquier ruta, quedará "asignado" a volar esa matrícula en concreto mientras el avión esté fuera de su base. En caso de coincidir con otros pilotos y aeronaves en un determinado aeropuerto, al abandonar éste, deberá siempre hacerlo con el mismo avión y matrícula con el que llegó a ese destino.

4.11.- Como medida de respeto al resto de compañeros, ningún piloto se llevará de ningún aeropuerto ningún avión que no haya sido llevado por él mismo hasta ese mismo destino, salvo bajo el consentimiento del piloto "asignado" a ese avión o se tenga la certeza de que dicho avión lleva estacionado sin actividad en ese aeropuerto al menos cinco (5) días, excepto aquellas aeronaves que se encuentren realizando alguno de los tours disponibles, las cuales seguirán asignadas al piloto hasta la finalización del mismo.

4.12.- El avión usado en el propio simulador deberá necesariamente coincidir con el previsto para el vuelo en el sistema VAM y así deberá figurar en el reporte generado por el SIM-ACARS.

4.13.- Todas las aeronaves que permanezcan paradas sin actividad en cualquier destino por un periodo superior a cinco (5) días, podrán ser directamente retornadas a su base correspondiente por el propio Departamento de Operaciones, no pudiendo el piloto afectado realizar reclamación alguna por ello, salvo aquellas que se encuentren realizando algún tour, las cuales seguirán asignadas al piloto hasta su finalización.

4.14.- Desde el momento de su ingreso en la compañía, los pilotos estarán autorizados a volar las siguientes aeronaves ligeras y tipo médium: C172, BE58, AT75, MD80, A320, B738 Y MD11. El resto de modelos de aeronaves presentes en la flota quedan reservados a los pilotos del MODO PRO, los cuales conseguirán su habilitación tras la realización del correspondiente tour. Las habilitaciones para aeronaves tipo heavy serán concedidas tras alcanzar el rango de Primer Oficial de Líneas Aéreas.

4.15.- Mensualmente, uno de nuestros pilotos será nombrado "Piloto del mes" siendo reconocido por ello.

4.16.- Todos los reportes de vuelo generados que no cumplan **en su totalidad** con la normativa publicada, serán rechazados por el Departamento de Operaciones, dejando con ello de contabilizar en el perfil del piloto las horas de vuelo invertidas y los ingresos percibidos por ellas. **De igual modo, será obligatorio complementar el correspondiente Pirep en el VA-SYSTEM de IVAO para que las horas contabilicen a la aerolínea y así poder conservar la certificación de la compañía en IVAO.**

4.17.- Los pilotos que lo deseen, podrán incorporarse, previa solicitud, a cualquiera de las diferentes divisiones del Grupo con el fin de recibir el despacho de vuelos específicos de cada

una de ellas por parte del Departamento de Operaciones de Vuelo. Puedes ampliar información a través del mail [info@orbestva.com](mailto:info@orbestva.com).

## 5.- FALTAS Y SANCIONES

5.1.- Serán catalogadas como leves y graves.

5.2.- Será considerado como falta leve el dejar un avión abandonado fuera su base y continuar realizando vuelos con otras aeronaves, así como el llevarse de un aeropuerto, siempre que no sea una base, el avión que venga usando otro piloto sin haber transcurrido el tiempo reglamentario de cinco (5) días desde que fuera estacionado allí.

5.3.- La comisión de una falta leve, conllevará al borrado del reporte del vuelo.

5.4.- Serán consideradas como faltas graves las faltas de respeto y desconsideración con el resto de pilotos de la propia aerolínea en cualquiera de los sistemas que utiliza ORIZONIA, así como con el resto de usuarios de la red de IVAO, pudiendo ello suponer, en función de su gravedad y a juicio de la Dirección del Grupo, la expulsión de la comunidad del infractor.

5.5.- La comisión de una falta leve supondrá la suspensión del piloto durante tres (3) días. La reiteración de la falta llevará a la ampliación del tiempo de sanción a cinco (5), siete (7), quince (15) y treinta (30) días para la segunda, tercera, cuarta y quinta vez respectivamente, pudiéndose llegar a la expulsión de la compañía si la situación sigue persistiendo.

5.6.- Las faltas serán acumulativas, considerándose como falta grave la acumulación de cinco (5) faltas leves.

5.7.- Las faltas se cancelarán a los seis (6) meses de su comisión.

## 6. BAJAS

6.1.- Cualquier miembro de la compañía podrá causar baja en la misma por los siguientes motivos:

- A petición propia, mediante comunicación por mail al Departamento de Recursos Humanos, [RRHH@ORBESTVA.COM](mailto:RRHH@ORBESTVA.COM).

- Mantener conductas inadecuadas para el buen funcionamiento y el buen ambiente de la compañía, así como por hacer mal uso del nombre de la misma.

- Pese a no ser requerido el efectuar un determinado número de vuelos al mes, sí será motivo de baja el mostrar inactividad durante un largo periodo de tiempo (más de 6 meses), siempre y cuando no se informe de ello para ser tenido en cuenta por parte de la Dirección de ORBEST.

- Cualquier otro motivo que, aun no estando definido, sea considerado por la Dirección de ORIZONIA como nocivo para la compañía.

LA DIRECCIÓN DEL GRUPO ORIZONIA VIRTUAL

(actualizado a 14 de enero de 2017)