

Línies Aèries virtuals dels Països Catalans

CATALONIAN AIRLINES - CAT

<http://www.catalonian-airlines.cat>

Reglament de Règim Intern - maig de 2011

Taula de Continguts

1. ANTECEDENTS, FILOSOFIA I OBJECTIUS	2
2. EL LOGOTIP DE LES LÍNIES AÈRIES VIRTUALS DELS PAÏSOS CATALANS	4
3. EQUIP DE DIRECCIÓ	5
3.1 JUNTA DIRECTIVA:.....	5
3.2. COMISSIONS:	5
4. REQUISITS D'ADMISSIÓ I PERTINENÇA	6
SITUACIÓ D'EXCEDÈNCIA:.....	6
5. ESCALES I NIVELLS DE PILOT.....	8
5.1. PILOTS ASPIRANTS.....	8
5.2. PILOTS NUMERARIS.....	8
6. FORMACIÓ DE PILOTS ASPIRANTS.....	11
6.1 GENERALITATS	11
6.2. PROVA PRÀCTICA	12
6.3. EXERCICIS DE LA PROVA PRÀCTICA D'APTITUD:.....	13
6.4. PROVA DE FRASEOLOGIA INTERNACIONAL:	13
7. FLOTA.....	14
8. OPERACIONS.....	15
8.1. OPERACIONS REGULARS:	15
8.2. OPERACIONS ALTERNATIVES:	15
9. INFORMES DELS PILOTS (PIREP)	17
10. RÈGIM SANCIONADOR.....	18
10.1. RESPONSABLES.....	18
10.2. TIPUS D'INFRACCIONS.....	18
10.3. TIPUS DE SANCIONS.....	19
10.4. AMONESTACIÓ.....	19
10.5. SUSPENSIO TEMPORAL.....	19
10.6. EXPULSIÓ DEFINITIVA O TEMPORAL.....	20
10.7. ÒRGAN COMPETENT	20
10.8. PROCEDIMENT SANCIONADOR.....	20

1. ANTECEDENTS, FILOSOFIA i OBJECTIUS

Catalonian Airlines neix amb la voluntat de recrear virtualment l'existència d'una línia aèria que cobreixi l'àmbit territorial dels Països Catalans -en l'accepció cultural i lingüística del mot- i altres llocs del planeta on es consideri que la cultura o la llengua catalana pot tenir-hi algun vincle. En aquest sentit, partim del concepte de Països Catalans d'abans del Tractat del Pirineus (1659) quan la Corona Catalano-Aragonesa incloïa Catalunya (al nord i al sud dels Pirineus), Aragó, el País Valencià, Les Illes Balears i l'Alguer, com a territoris principals.



L'escut de Catalunya (any 1150)

Les Línies Aèries virtuals dels Països Catalans (Catalonian Airlines - CAT) és una línia aèria virtual (LAV) que desenvolupa les seves activitats: 1) De forma exclusiva utilitzant internet; 2) En la xarxa VATSIM; i 3) Per a usuaris del simulador Microsoft Flight Simulator 2004 (d'ara endavant FS2004). Quan la tecnologia disponible permeti incorporar elements externs (add-ons) a versions futures d'aquest simulador que garanteixin el desenvolupament de les activitats de l'aerolínia en les mateixes o millors condicions que l'FS2004, l'associació decidirà l'ús de la versió que hom consideri idònia.

Catalonian Airlines està oberta a la incorporació de pilots que utilitzin altres simuladors, especialment X-Plane, però aquests no s'admetran mentre els elements externs (add-ons) disponibles no permetin l'equiparació del nou simulador amb el de Microsoft que en aquell moment estigui fent servir Catalonian Airlines.



Mapa dels territoris de la Corona Catalano-Aragonesa al S. XIV

La llengua de comunicació interna de les Línies Aèries dels Països Catalans és el català i en ella es redactaran tots els documents que per raó de la seva existència es generin. El web principal de Catalonian Airlines, que VATSIM exigeix a les seves línies aèries virtuals associades, serà en català i hi haurà una versió reduïda en anglès. L'associació disposa d'una llista de correu electrònic d'adscripció obligatòria, atès que és el medi principal de comunicació i informació, i el català és la llengua que haurà d'utilitzar-se en els missatges. Com a llengua alternativa en aquesta llista de correu, hom podrà utilitzar l'anglès atès que és la llengua oficial de VATSIM.



Els Països Catalans en l'actualitat (hi manca l'Alguer a l'illa de Sardenya)

Catalonian Airlines no restringirà l'admissió de cap persona que ho sol·liciti per raons de llengua, origen o religió, però tothom que n'esdevingui pilot aspirant o membre de ple dret acceptarà totes les condicions vigents en els estatuts de l'associació i aquest reglament en el moment de la seva incorporació i posteriorment i, com a mínim, haurà d'ésser capaç d'entendre la llengua catalana. En qualsevol cas, Catalonian Airlines es reserva el dret d'admissió de tot aquell membre, aspirant o numerari, que no compleixi la normativa de VATSIM o la de l'associació.

Segons això, els membres de les Línies Aèries virtuals dels Països Catalans hauran de complir la normativa general de VATSIM, les reglamentacions geogràfiques aplicables en l'entorn d'actuació de l'aerolínia i les de la pròpia associació. Quan hi hagi limitacions o restriccions particulars pels pilots (flota, rutes, escales, etc.) s'esmentaran en l'apartat corresponent d'aquest document i, si s'escau, del web.

2. EL LOGOTIP DE LES LÍNIES AÈRIES VIRTUALS DELS PAÏSOS CATALANS



Aquest logotip està basat en una frase de Ramon Muntaner (Peralada, Alt Empordà 1265 – Eivissa, 1336) que fou cronista, funcionari i soldat dels anys de Jaume I i els seus fills Pere el Gran i Jaume II.

En aquells anys de grandesa dels Països Catalans, Ramon Muntaner escrigué una frase que esdevingué famosa en totes les terres de la Corona Catalano-Aragonesa i que deia (aquí traduïda al català modern):

*Que cap peix es gosi alçar,
si no porta a la cua
el senyal del noble Rei d'Aragó i de Sicília.*

És per això que el nostre peix (un verat volador – *Exocoetus volitans*) porta el senyal comú dels Països Catalans (les quatre barres) a la cua.

L'estel que encaixa el verat volador té la mateixa simbologia que els estels que apareixen en les banderes d'alguns estats i de països sense estat.

Els disseny del logotip de les Línies Aèries dels Països Catalans és original d'en Lluís del Cerro i Olga Palma (tots els drets reservats).

3. EQUIP DE DIRECCIÓ

3.1 JUNTA DIRECTIVA:

President: Lluís del CERRO

Representació exterior de la companyia i direcció executiva.

presidencia@catalonian-airlines.net

Secretari: Joaquim ESCUDER

Gestor de l'associació i custodi de la documentació.

secretari@catalonian-airlines.cat

Tresorer: Pablo CARBONELL

Gestió dels comptes.

tesoreria@catalonian-airlines.cat

3.2 COMISSIONS:

Responsable de Formació Jordi CABOT

Entrenament i avaluació dels pilots.

formacio@catalonian-airlines.cat

Responsable de Sistemes d'Informació: Jordi BROSA

Gestió informàtica i web

webmaster@catalonian-airlines.cat

Responsable d'Operacions: Pablo CARBONELL

Operacions, activitats de grup i professionalització de l'aerolínia.

operacions@catalonian-airlines.cat

Responsable d'Esdeveniments: Pablo CARBONELL i Lluís del CERRO

Activitats de grup de l'aerolínia.

esdeveniments@catalonian-airlines.cat

Responsable de Membres: Lluís del CERRO

Gestió de membres i de la llista de correu.

membres@catalonian-airlines.cat

Per posar-se en contacte amb Catalanian Airlines escriuiu a info@catalonian-airlines.cat

4. REQUISITS d'ADMISSIÓ i PERTINENÇA

Les persones que sol·licitin l'admissió hauran de superar una prova d'aptitud que demostrï llurs coneixements i capacitats en maniobres bàsiques de vol comercial. Abans de superar les proves d'aptitud aquestes persones hauran de justificar un mínim d'hores de connexió a VATSIM i aportar uns certificats de l'escola de vol de Microsoft Flight Simulator (veure el capítol 6). Mentre no es compleixen aquests requisits d'admissió aquestes persones es consideren i s'anomenen pilots aspirants. Els pilots aspirants no són membres de l'associació.

Com a membre de l'associació, cal complir amb les següents condicions:

- tenir una adreça de correu electrònic segons els requisits exigits per VATSIM i que aquesta sigui funcional.
- estar donat d'alta i mantenir en situació de total operativitat en la llista de correu dels pilots de Catalanian Airlines.
- realitzar un mínim de deu hores de vol per semestre amb un mínim de tres cicles (tres enlairaments i els corresponents aterratges).
- en cas de disposar de l'habilitació per vols internacionals, almenys un dels vols del punt anterior ha d'haver estat una de les rutes que requereixen que el pilot disposi d'aquesta habilitació.
- Estar al corrent de les exigències dels Estatuts de l'associació.
- No incomplir aquest Reglament de Règim Intern.

L'incompliment de qualsevol d'aquestes condicions, ja sigui un pilot aspirant o numerari, implicarà l'aplicació del *Règim Sancionador* d'aquest Reglament.

SITUACIÓ D'EXCEDÈNCIA:

En cas que un pilot numerari no pogués complir amb el mínim d'hores exigides pels requisits d'admissió i pertinença, aquest pilot podrà demanar el pas a la situació de primera excedència per un període de sis mesos a comptar des de la data de la sol·licitud i prorrogable sis mesos més en una segona excedència. La situació d'excedència no podrà excedir en cap cas el període d'un any seguit.

Mitjançant una petició formal a la bústia de membres (membres@catalonian-airlines.cat), i indicant en l'assumpte *sol·licitud de pas a situació d'excedència*, el pilot farà la sol·licitud del primer o segon període d'excedència, segons sigui el cas.

En cas que el període d'excedència superi els sis mesos però no arribi a l'any (segona excedència), per tornar a la situació d'actiu caldrà la realització d'un vol sota la supervisió del responsable de formació.

Un pilot que hagi gaudit d'una excedència inferior a un any de durada (segona excedència) i que hagi tornat a la situació d'actiu, haurà d'estar al corrent dels "requisits d'admissió i pertinença" i haver volat les hores i els tipus de vol corresponents al seu nivell i habilitació abans de demanar-ne una altra novament (primera excedència).

En cas que se superi el període d'excedència d'un any, el pilot en aquesta situació serà automàticament donat de baixa de l'associació.

Els pilots en situació d'excedència constaran amb aquest epígraf a la llista de pilots del web de l'aerolínia.

5. ESCALES I NIVELLS DE PILOT

Atesa la partició dels Països Catalans entre els Estats Espanyol, Francès i Italià, Catalanian Airlines tindrà en compte el lloc d'origen o d'adscripció voluntària del pilot per facilitar-li l'aprenentatge i la incorporació a l'aerolínia. En aquest sentit, una persona que sol·liciti l'admissió podrà triar entre adscriure's al FIR de Barcelona, al de Marsella o al de Roma, tenint present que estarà supeditat a utilitzar el castellà, el francès o l'italià, respectivament, o l'anglès en qualsevol, si així ho prefereix en els vols.

5.1. PILOTS ASPIRANTS

Els pilots aspirants no són membres numeraris ni de l'associació.

En el moment que sol·licitin l'admissió com a aspirants, el departament de membres els comunicarà per correu electrònic l'indicatiu provisional i les limitacions a les que estan subjectes.

Els pilots aspirants només podran utilitzar l'indicatiu provisional que se'ls doni quan facin vols de pràctiques. En cas que lliurement i com a membres de VATSIM vulguin fer qualsevol altre tipus de vol, hauran d'utilitzar un indicatiu que no sigui de CAT.

Els pilots aspirants que superin la prova d'aptitud i no formalitzin la seva adscripció com a membres de l'associació no seran admesos a l'aerolínia.

5.2. PILOTS NUMERARIS

5.2.1. PILOTS D'HÈLIX

Els nous pilots ingressen en aquesta escala un cop superades les proves d'aptitud. Evidentment, només podran utilitzar els avions d'hèlix de la flota de la companyia.

5.2.1.1. SEGON OFICIAL (H-SO)

Primer nivell en aquesta l'escala després de l'admissió com a pilot de CAT. Si està adscrit al FIR de Barcelona (LECB) podrà volar qualsevol ruta entre els aeroports d'aquest FIR. Si està adscrit al FIR de Marsella (LFMM) podrà volar qualsevol ruta entre Perpinyà o Montpeller i qualsevol aeroport d'aquest FIR. Si està adscrit al FIR de Roma (LIRR) podrà volar qualsevol ruta entre l'Alguer i qualsevol aeroport d'aquest FIR.

Aquest nivell té limitacions pel que fa als avions d'hèlix autoritzats per volar i que es mostren en la columna *nivell* de la plana [Dades tècniques dels avions](#) del web de l'aerolínia.

5.2.1.2. PRIMER OFICIAL (H-PO)

Segon nivell d'aquesta escala al que s'accedeix després de justificar 25 hores de vol com a segon oficial. En funció del FIR d'adscripció, apart de les rutes autoritzades pel nivell H-SO, podrà volar les que s'indiquen a l'apartat Operacions pel seu FIR i nivell.

Aquest nivell només pot volar en els FIRs continentals del seu FIR d'adscripció. Per exemple, si el pilot pertany al FIR de Barcelona pot volar en el de LECB i LECM però no en el de GCCC.

Aquest nivell pot volar qualsevol avió d'hèlix autoritzat.

Per accedir al següent nivell és imprescindible disposar de l'habilitació internacional altrament el pilot romandrà en aquest i amb les restriccions corresponents independentment del nombre d'hores que tingui acumulades.

5.2.1.3. COMANDANT (H-CM)

Tercer nivell d'aquesta escala al que s'accedeix després de justificar 25 hores de vol com a primer oficial d'aquesta escala. Habilitat per a pilotar avions d'hèlix sense cap altra limitació.

Els pilots d'aquest nivell amb habilitació internacional poden volar totes les rutes amb l'única restricció del tipus d'avió i, conseqüentment, de la distància.

Els pilots que arribats a aquest nivell per acumulació d'hores no hagin obtingut l'habilitació internacional, podran seguir progressant en nivell i escala, però:

- a) No ascendiran més enllà de Primer Oficial de Reactor;
- b) Només podran volar les rutes de Segon i Primer Oficial d'Hèlix del seu FIR; i
- c) Només podran volar avions autoritzats per al seu nivell i escala o inferiors.

5.2.2. PILOTS DE REACTOR

Els pilots d'aquesta escala no tenen restriccions de cap mena, sempre i quan tinguin l'habilitació internacional.

5.2.2.1. SEGON OFICIAL (R-SO)

Primer nivell en aquesta l'escala al que s'accedeix després de justificar 25 hores de vol com a comandant de l'escala d'avions d'hèlix.

Aquest nivell té limitacions pel que fa als avions amb reactors autoritzats per volar i que es mostren en la columna *nivell* de la plana [Dades tècniques dels avions](#) del web de l'aerolínia.

5.2.2.2. PRIMER OFICIAL (R-PO)

Segon nivell d'aquesta escala al que s'accedeix després de justificar 50 hores de vol com a segon oficial de reactor.

Aquest nivell pot volar qualsevol avió autoritzat.

5.2.2.3. COMANDANT (R-CM)

Tercer nivell d'aquesta escala al que s'accedeix després de justificar 250 hores de vol com a primer oficial de reactor.

6. FORMACIÓ DE PILOTS ASPIRANTS

6.1 GENERALITATS

El període de formació dels aspirants és, com a màxim, de nou mesos, amb possibilitat de demanar una pròrroga que no excedirà de tres mesos i que només es concedirà en casos excepcionals i degudament justificats.

Si l'aspirant ho demana i el responsable de formació ho creu necessari, aquest designarà un mentor perquè l'ajudi en aquest període.

A partir de la data d'admissió i dins del primer trimestre del període de formació, l'aspirant pot demanar la realització de les proves d'aptitud en qualsevol moment amb l'únic requisit de lliurar els certificats de Pilot privat i Pilot instrumental emesos per l'escola de vol de Flight Simulator en format PDF al responsable de formació i de membres. Aquests certificats han d'haver estat emesos per l'Escola de vol de Microsoft Flight Simulator 2009 entre la data de sol·licitud d'incorporació a CAT i els dotze mesos anteriors.

En cas de superar el primer trimestre del període de formació sense haver demanat les proves d'aptitud, per fer-ho són requisits imprescindibles:

- 1) Haver practicat, amb connexió a VATSIM i sota la supervisió del responsable de formació o el mentor que aquest designi, un mínim de 24 hores i tres cicles (1 cicle = 1 enlairament + 1 aterratge) trimestrals. El pilot aspirant és l'únic responsable d'assolir aquests mínims amb supervisió durant el seu període d'aprenentatge i ha de prendre la iniciativa per acordar les sessions de formació amb la persona o persones designades pel Departament de Formació.
- 2) Obtenir els certificats de Pilot privat i Pilot instrumental emesos per l'escola de vol de Flight Simulator i lliurar-los en format PDF al responsable de formació i de membres. Aquests certificats han d'haver estat emesos per l'Escola de vol de Microsoft Flight Simulator 2009 entre la data de sol·licitud d'incorporació a CAT i els dotze mesos anteriors.

Les proves d'aptitud són una prova teòrica i una prova pràctica. La teòrica consta d'un seguit de preguntes sobre temes relacionats amb aquest reglament, amb la normativa bàsica de VATSIM (Code of Conduct i Code of Regulations) i amb la teoria d'aviació. La prova pràctica es descriu detalladament en l'apartat següent.

Els pilots aspirants que:

- 1) No s'hagin posat en contacte amb el responsable de formació en el decurs del primer trimestre, o
- 2) No s'hagin connectat a VATSIM amb l'indicatiu de pilot aspirant assignat en vols de formació en el decurs del primer trimestre, o
- 3) En el termini màxim de nou mesos, comptador des del moment que són admesos en aquesta categoria, no hagin demanat o superat les proves d'aptitud perdran automàticament i sense rebre cap avís la condició de pilot aspirants i qualsevol vinculació amb l'aerolínia.

Les proves d'aptitud es faran la data i hora que acordin el responsable del Departament de Formació i l'aspirant. Els aspirants que desitgin fer-la, hauran de demanar-la escrivint a formacio@catalonian-airlines.cat abans que acabi el termini corresponent.

En cas de perdre la condició de pilot aspirant i de voler tornar-ne a ser admès, caldrà trametre una nova sol·licitud d'admissió. Això s'acceptarà fins un màxim de tres cops, després dels quals no serà possible incorporar-se a la companyia.

Els pilots aspirants, un cop superades les proves d'aptitud, accediran al nivell de Segon Oficial d'Hèlix (H-SO) i aleshores seran admesos com a membres de l'associació. És condició obligatòria pertànyer a l'associació Línies Aèries virtuals dels Països Catalans "Catalonian Airlines" un cop superada la prova d'aptitud.

6.2. PROVA PRÀCTICA

L'avió amb el que cal fer aquesta prova serà la Cessna 172 o la Beechcraft Baron 58 disponible amb els colors de l'aerolínia a la secció FLOTA del web.

Tota la prova es realitzarà amb connexió a VATSIM i sota la supervisió d'un o més avaluadors designats per l'aerolínia. Aquests avaluadors poden ésser els mateixos controladors de VATSIM a qui el responsable de formació pot demanar que actuïn com a tal.

En la realització de la prova caldrà seguir els procediments publicats a les cartes, llevat que el controlador o l'avaluador indiqui el contrari.

Atès que la prova i els vols de CAT es fan amb connexió a VATSIM, el controlador és sempre qui mana i les seves instruccions han de seguir-se fil per randa. En cas que la prova es fes sense controlador, l'avaluador de CAT és qui dóna les instruccions, ja sigui connectat com a pilot o com observador amb el radar.

Atès que aquestes proves pretenen la incorporació de pilots amb voluntat d'aprendre i de fer bé les coses, CAT confia en que l'aspirant és prou honest com per fer-ho com es demana volant manualment (sense connectar el pilot automàtic).

Els aspirants s'hauran de connectar puntualment a VATSIM, amb els motors aturats i aparcats en un estacionament adequat de la plataforma de l'aeroport de València (LEVC) per als adscrits al FIR de Barcelona, Perpinyà (LFMP) per als adscrits al FIR de Marsella o l'Alguer (LIEA) per als adscrits al FIR de Roma.

Per a les proves IFR s'haurà d'haver enviat un pla de vol amb origen i destí a l'aeroport de sortida i, en l'apartat ROUTE, posar-hi LEVC LEVC per als adscrits per als adscrits al FIR de Barcelona, LFMP LFMP per als adscrits al FIR de Marsella o LIEA LIEA per als adscrits al FIR de Roma.

Qualsevol dels plans de vol han de trametre's mitjançant l'Oficina de Plans de vol de VATSIM (<http://www.vatsim.net/fp>) i pot fer-se **fins a dues hores abans** de connectar-se a la xarxa.

A la secció REMARKS del pla de vol, s'hi inclourà l'indicatiu ràdio de la Companyia de la següent manera: VOICE CATALONIAN.

Un cop tot estigui llest, l'aspirant cridarà a la dependència de control corresponent. Per ordre de preferència ha d'ésser:

➤ GND, TWR, APP o CTR.

En cas que l'examinador estigui connectat com a pilot, aquest passarà les instruccions a l'aspirant per xat i/o pel canal de veu de la companyia.

En cas que l'aspirant demani ajut per a la realització de sessions pràctiques, si cal el Departament de Formació posarà a la seva disposició un mentor fins que hom consideri que l'aspirant està preparat per demanar-ne la realització. Aquesta petició ha de fer-se directament al responsable de formació.

6.3. EXERCICIS DE LA PROVA PRÀCTICA D'APTITUD:

- 6.3.1. Sortida Instrumental Estàndard (SID).
- 6.3.2. Arribada Instrumental Estàndard (STAR).
- 6.3.3. Aproximació frustrada.
- 6.3.4. Patrons de tràfic visual.
- 6.3.5. Espera publicada sobre un fix.
- 6.3.6. Domini de la fraseologia.
- 6.3.7. Qualsevol situació a discreció de l'examinador o ATC.

6.4. PROVA DE FRASEOLOGIA INTERNACIONAL:

6.4.1. VOL CONTROLAT UTILITZANT FRASEOLOGIA ANGLESA

Aquesta prova hauran de superar-la tots els pilots de CAT per accedir al nivell de Comandant d'Hèlix i pot demanar-se'n la realització juntament amb la prova pràctica d'aptitud. Els pilots que no la superin o no la demanin, no podran ascendir més enllà de Primer Oficial d'Hèlix i llurs activitats restaran supeditades a les autoritzades per aquest nivell.

Aquest vol tindrà la durada que l'examinador consideri escaient i podrà fer-se dintre del FIR d'adscripció del pilot aspirant o bé coordinar amb altres, sempre amb l'objectiu d'avaluar la capacitat del pilot d'utilitzar la fraseologia anglesa.

Independentment dels aeroports d'origen i destí del vol, totes les comunicacions entre el pilot i els controladors es faran en anglès.

7. FLOTA

Els avions susceptibles de ser volats a Catalanian Airlines per a justificar les hores de vol a les operacions realitzades només són els llistats a la secció FLOTA del web de l'aerolínia.

Cada nivell de pilot té unes limitacions pel que fa als avions autoritzats pel volar i que es mostren en la columna *nivell* de la plana [Dades tècniques dels avions](#) del web de l'aerolínia.

Els disseny dels avions de les Línies Aèries dels Països Catalans és original d'en Lluís del Cerro (tots els drets reservats).

8. OPERACIONS

Aquest apartat fa referència als diferents tipus d'operacions de les Línies Aèries virtuals dels Països Catalans.

Tots els vols de la línia aèria es faran amb connexió a VATSIM.

Les rutes vàlides per acumular hores només són les aprovades per la companyia (per més detalls vegeu l'apartat OPERACIONS) i només podran acumular hores els pilots numeraris, és a dir, aquells que hagin superat les proves d'aptitud.

Les operacions de Catalonian Airlines es divideixen en:

8.1. OPERACIONS REGULARS:

Són les rutes base de CAT i abasten sobretot Europa, però també altres parts del món seguint la filosofia de l'aerolínia.

Les operacions regulars de Catalonian Airlines, en els nivells més bàsics de pilot, estan pensades en funció d'aquest, de llur aeroport base i llur habilitació. Segons això, tenim:

Segon Oficial d'Hèlix (H-SO):

En funció de l'aeroport base del pilot tenim operacions lliures dintre del FIR de Barcelona, des de Perpinyà o Montpeller a qualsevol aeroport del FIR de Marsella o viceversa, i des de l'Alguer a qualsevol aeroport del FIR de Roma o viceversa.

Primer Oficial d'Hèlix (H-PO):

Aquests pilots volen les rutes des dels nostres *hubs de València, Perpinyà i l'Alguer* amb destinacions als Estats Espanyol, Francès i Italià, respectivament.

Operacions Inter-HUBs:

Enllacen els nostres hubs de l'Alguer, Barcelona, Palma, Perpinyà, Saragossa i València.

Hub de Barcelona:

Centre de connexió amb països europeus no comunitaris i rutes intercontinentals.

Hub de Palma:

Centre de connexió amb les capitals de la Unió Europea.

Hub de Saragossa:

Centre de connexió amb les capitals dels països no comunitaris de la Mediterrània.

8.2. OPERACIONS ALTERNATIVES:

Són activitats puntuals o de certa durada, individuals o col·lectives de caire divers, creades a iniciativa del responsable d'operacions o d'un o més pilots. A grans trets són:

Fly-In: Són esdeveniments col·lectius organitzats per qualsevol vACC o LAVs de VATSIM.

Controller Position Test (CPT): És una activitat en la que un controlador de VATSIM passa una prova pràctica de les seves habilitats per ascendir de nivell.

Especials: Són operacions singulars a proposta de qualsevol pilot o pilots que, necessàriament, han de tenir el nivell i l'habilitació que calgui per volar-les.

Humanitàries: Són operacions específicament humanitàries i conseqüència d'una alerta real a qualsevol indret del món (no poden ser invencions).

Xàrter : Són operacions sempre estacionals i de curta durada que s'endeguen per iniciativa del responsable d'operacions o a petició d'un o més pilots, que han de disposar del nivell i habilitació necessaris per volar-la.

Per a informació més detallada consulteu la secció [OPERACIONS](#) del web de l'aerolínia.

9. INFORMES DELS PILOTS (PIREP)

Els Informes dels Pilots es trameten de forma automàtica mitjançant el programa FSAcars. Tota la informació necessària sobre la forma d'ús està disponible a la secció RECURSOS, [apartat FSAcars](#) del nostre web.

10. RÈGIM SANCIONADOR

10.1. Responsables

Tots els associats estan obligats a complir amb les normes estatutàries, el Reglament de Règim Intern, els acords de l'Assemblea, de la Junta Directiva i les Regulacions de VATSIM, i estan subjectes al règim sancionador que preveu aquest Reglament.

10.2. Tipus d'infraccions

Les sancions a les que fa referència l'article següent seran aplicades, d'acord amb la gravetat dels fets, als associats que haguessin comès les següents infraccions, que es qualifiquen de lleus, greus i molt greus.

10.2.1. SÓN INFRACCIONS LLEUS:

A. L'incompliment de qualsevol de les normes estatutàries, el Reglament de Règim Intern, els acords de l'assemblea, de la Junta Directiva o les Regulacions de VATSIM, que no constitueixin una infracció greu o molt greu.

10.2.2. SÓN INFRACCIONS GREUS:

A. Faltes reiterades d'assistència a les reunions de la Junta Directiva o Assemblees Generals.

B. No acceptar injustificadament el desenvolupament dels càrrecs que se li assignin.

C. No guardar la confidencialitat necessària de les reunions mantingudes i les opinions exposades en l'Assemblea General, Junta Directiva i Comissions de Treball, quan la seva divulgació suposi un perjudici per l'Associació o qualsevol dels seus socis.

D. Perjudicar a l'Associació o qualsevol dels seus socis.

F. Intervenir en qualsevol assumpte en nom de l'Associació, sense l'aprovació de la Junta Directiva o l'Assemblea General.

G. Desenvolupar de forma impròpia o inadequada els càrrecs pels quals fossin nomenats, si els haguessin acceptat.

H. L'incompliment en el pagament de les quotes ordinàries o extraordinàries després d'haver estat requerit el seu pagament.

I. La realització d'activitats que vagin en contra dels fins de l'Associació o els interfereixin d'alguna manera.

J. Desconsideració ofensiva cap a un altre soci.

K. Haver comès en el termini d'un any dues o més infraccions de caràcter lleu i sancionades com a tals, a comptar des de la data de la seva comissió.

L. Superar el període d'excedència d'un any des de que es va sol·licitar.

M. Realitzar vols amb l'indicatiu de la companyia sense tenir l'habilitació necessària.

N. No realitzar el mínim d'hores de vol que s'estableixen en el Reglament de Règim Intern.

10.2.3. SÓN INFRACCIONS MOLT GREUS:

A. Fets constitutius de delictes que afectin a l'Associació.

B. La suspensió definitiva o expulsió de la xarxa VATSIM.

C. Haver comès en el termini d'un any dues o més infraccions de caràcter greu i sancionades com a tals, a comptar des de la data de la seva comissió.

10.3. Tipus de sancions

Les sancions que podran imposar-se als Associats seran les següents:

10.3.1. INFRACCIONS LLEUS:

Amonestació privada o pública.

10.3.2. PER LES INFRACCIONS GREUS:

Amonestació pública, Suspensió temporal dels drets de l'associat, Inhabilitació temporal per a l'exercici de càrrecs fins a un màxim de sis mesos.

10.3.3. PER LES INFRACCIONS MOLT GREUS:

Suspensió temporal dels drets de l'associat, Inhabilitació temporal per a l'exercici de càrrecs fins a un màxim de un any, Expulsió definitiva o temporal de l'Associació.

10.4. Amonestació

La sanció d'amonestació (verbal o escrita) s'aplicarà als associats que hagin comès una infracció lleu i podrà ser privada o pública. Aquesta amonestació consistirà en demanar el cessament de la conducta en què constitueixi la infracció.

10.5. Suspensió temporal

La sanció d'inhabilitació temporal per a l'exercici de càrrecs o la suspensió dels drets d'associat per un termini màxim de sis mesos (infraccions greus) o dos anys (Infraccions molt greus) s'aplicarà a partir del moment en que es determini per la Junta Directiva. La inhabilitació temporal impedeix a l'associat l'exercici dels drets d'associat mentre duri la sanció, el que implicarà no tenir veu ni vot a les Assemblees i la prohibició de volar amb l'indicatiu de la companyia.

10.6. Expulsió definitiva o temporal

L'expulsió definitiva comporta per l'associat la pèrdua immediata de tots els drets que implica la seva condició d'associat i s'aplicarà a qui hagi comès una infracció Molt Greu. L'expulsió definitiva implica que l'associat no podrà afiliar-se novament a l'associació.

L'expulsió temporal comporta pel associat la pèrdua immediata de tots els drets que implica la seva condició d'associat durant el període mínim de sis mesos i màxim de dos anys. Un cop exhaurit el període d'expulsió de l'associat, l'associat podrà demanar afiliar-se novament a l'associació.

10.7. Òrgan competent

Les sancions previstes en aquest reglament seran aplicades per la Junta Directiva, a proposta de l'instructor que hagi tramitat l'expedient sancionador, segons allò que disposa a l'article 30 dels estatuts de l'Associació.

10.8. Procediment Sancionador

Als efectes d'aplicar les sancions previstes en aquest Reglament es seguirà el següent procediment:

- 10.8.1. Les infraccions lleus se sancionaran pel president de l'associació, previ acord de la Junta Directiva, sense necessitat d'incoar expedient i després d'haver escoltat a l'interessat.
- 10.8.2. L'instructor, nomenat per la Junta Directiva, proposarà les sancions oportunes ateses les infraccions greus i molt greus que, al seu criteri, hagi comès el soci, tot i aportant la deguda justificació.
- 10.8.3. La Junta Directiva haurà d'aprovar, per majoria, la imposició de la sanció, prèvia audiència de l'interessat. Si no s'aproves per majoria dels membres presents, s'arxivaran les actuacions.
- 10.8.4. Contra les sancions per infraccions de tipus Greu i Molt Greu es podrà interposar recurs davant de la Junta Directiva, en el termini màxim de 15 dies des de la seva notificació a l'interessat, la qual resoldrà sobre el mateix amb caràcter definitiu, sense possibilitat d'ulteriors recursos.