

Cmp Va



***MANUAL DE OPERACIONES Y
REGULACIONES***

ESPACIO DEJADO INTENCIONALMENTE EN BLANCO

Estimado Tripulante,

El staff de CmpVa está muy agradecido por el interés que ha puesto en nuestra aerolínea, y le desea grandes éxitos en su carrera como piloto virtual de nuestra empresa.

En este manual se dan a conocer los reglamentos internos de nuestra organización virtual, que procuran seguir con la misión y visión de simular de manera cada día más precisa y acertada la operación real de Copa.

En aras de continuar con esta misión y visión, se ha diseñado este documento para exigir a la tripulación unos parámetros mínimos de simulación con la aerolínea real. La idea misma del documento es simular a la compañía real con la estandarización de sus documentos.

El interés de todo el staff de CmpVa es que este manual sea aprovechado para lograr desempeñar de manera más acertada las asignaciones de la compañía.

Espero que este documento sea de su utilidad, agrado y correcto entendimiento, y recuerde que el staff de CmpVa está presto a recibir todo tipo de comentarios y dudas al respecto.

Un saludo fraternal,

Luis Fernando Royero
CMP001
Presidente
CmpVa
lfroyero@cmpva.org
www.cmpva.org

REVISIONES

Fecha	Nombre	Descripción
15-Jun-2009	Luis Fernando Royero	Creación
10-Nov-2017	Carlos Gómez	Adaptació CmpVa

ÍNDICE

Numeral	Descripción	Pág.
ÍNDICE		4
CAPÍTULO 1: GENERALIDADES		7
Artículo 1.	Finalidad.	7
Artículo 2.	Campo de Aplicación.	7
Artículo 3.	Principios Rectores.	7
Artículo 4.	Gratuidad.	7
CAPÍTULO 2: INSCRIPCIÓN Y REGISTRO		8
Artículo 5.	Inscripción.	8
Artículo 6.	Admisión y Asignación.	8
CAPÍTULO 3: EQUIPOS		10
Artículo 7.	Programas Asignados.	10
Artículo 8.	Recursos.	11
Artículo 9.	Recursos Adicionales.	11
CAPÍTULO 4: TRIPULACIÓN		12
Artículo 10.	Rangos de Tripulación.	12
10 a.	Piloto Aspirante.	12
10 b.	Piloto en Observación.	12
10 c.	Piloto Efectivo.	12
10 d.	Piloto Instructor.	12
Artículo 11.	Ascensos.	13
CAPÍTULO 5: ASIGNACIONES		14
Artículo 12.	Tipos de Asignaciones.	14
Artículo 13.	Reserva.	14
Artículo 14.	Despacho.	16
Artículo 15.	Realización de la Asignación.	18
15 a.	FsAcars.	18
15 b.	Conexión.	19
15 c.	Especificaciones Técnicas.	20
Artículo 16.	Reporte de Vuelo.	21
Artículo 17.	Autonomía.	21
Artículo 18.	Re-ingreso.	21
Artículo 19.	Ausencias.	21

Artículo 20.	Vuelos Especiales.	22
6. ESPECIFICACIONES TÉCNICAS		22
Artículo 21.	Bases de Operación.	22
Artículo 22.	Despegue bajo Mínimos de Aterrizaje.	22
Artículo 23.	ILS Categoría III.	22
Artículo 24.	Aproximaciones de no Precisión.	23
Artículo 25.	Aproximaciones de Precisión.	23
Artículo 26.	Mínimos para Circular.	23
Artículo 27.	Mínimos de Despegue.	23
Artículo 28.	Manuales de Operación y Listas de Chequeo.	24
Artículo 29.	Tripadi.	24
Artículo 30.	La Flota	25
Artículo 31.	Mantenimiento	26
7. DERECHOS Y OBLIGACIONES		27
Artículo 32.	Derechos del Tripulante.	27
Artículo 33.	Obligaciones del Tripulante.	27
Artículo 34.	Derechos del Staff.	27
Artículo 35.	Obligaciones del Staff.	28
Artículo 36.	Incumplimiento.	28
8. REGIMEN DISCIPLINARIO		29
Artículo 37.	Sanciones.	29
37 a.	Amonestación Privada.	29
37 b.	Amonestación Pública.	29
37 c.	Suspensión.	29
37 d.	Expulsión.	29
Artículo 38.	Debido Proceso.	29
9. JUNTA DIRECTIVA		30
Artículo 39.	Staff Directivo.	30
Artículo 40.	Funciones del Presidente.	30
Artículo 41.	Funciones del Vicepresidente de Operaciones.	30
Artículo 42.	Funciones del Jefe de Instrucción.	30
Artículo 43.	Funciones del Jefe de Pilotos.	31
Artículo 44.	Funciones del Instructor.	31
Artículo 45.	Funciones del Coordinador de Flota	31
Artículo 46.	Funciones del Webmaster.	31
Artículo 47.	Miembros Fundadores o Vitalicios.	31

Artículo 48.	Reuniones.	32
Artículo 49.	Quórum y Decisiones.	32
Artículo 50.	Ausencias y Suplencias.	32
Artículo 51.	Requisitos para ser miembro del Staff.	32
Artículo 52.	Personal no Administrativo.	33

10. NOTA LEGAL Y VIGENCIA 33

Artículo 53.	Uso y Distribución.	33
Artículo 54.	Ámbito General.	33
Artículo 55.	Logotipos y Marca.	33
Artículo 56.	Vigencia.	33
Artículo 57.	Modificaciones.	33

ESPACIO DEJADO INTENCIONALMENTE EN BLANCO

1. GENERALIDADES

Artículo 1. **Finalidad.**

El presente **MANUAL DE OPERACIONES Y REGULACIONES** reglamenta todos los aspectos relacionados con la operación de los equipos de la aerolínea **CmpVa**, políticas de admisión, fijación de itinerarios, bases de operación, obligaciones y derechos de las tripulaciones, procedimientos autorizados y no autorizados; para crear un ambiente de realismo sin propósitos lucrativos, simulando la carrera de piloto dentro de la aerolínea.

Artículo 2. **Campo de Aplicación.**

El presente **manual de operaciones** será de obligatoria observancia y cumplimiento. Todo aspirante que se someta, culmine o no exitosamente el proceso, habrá aceptado previamente los lineamientos técnicos y disciplinarios expuestos en este documento. Del mismo modo, los pilotos activos de **CmpVa**, deberán permanecer al corriente de las actualizaciones que se hagan a este y los demás Manuales y Reglamentos, para asegurarse de que están de acuerdo con los cambios efectuados.

Artículo 3. **Principios Rectores.**

CmpVa tendrá como pilares fundamentales el **profesionalismo**, el **buen servicio**, el **compañerismo** y el **respeto**, con el fin de facilitar un ambiente de esparcimiento con más realismo, dentro de los parámetros que permite el **Microsoft Flight Simulator®**, **Lockheed Martin Prepar3d** y sus programas accesorios.

Artículo 4. **Gratuidad.**

La operación de la aerolínea virtual es totalmente gratuita, por lo tanto, en ningún momento habrá personas autorizadas a recaudar costo alguno y/o contribuciones de ninguna naturaleza a nombre de **CmpVa**. **Las contribuciones para gastos básicos como hosting y similares serán estrictamente VOLUNTARIOS.**

2. INSCRIPCIÓN Y REGISTRO

Artículo 5. Inscripción.

Podrá solicitar su ingreso a **CmpVa** cualquier entusiasta de la aviación virtual que cumpla con los requisitos mínimos, así mismo seguirá los pasos indicados en la página de registro en www.cmpva.org y enviando la información solicitada de manera completa y acorde a los requerimientos.

Un formulario incompleto será causal de rechazo aun habiendo aprobado el examen de admisión, por lo tanto deberá ser verificada dicha información antes de remitirla al sistema.

El Staff podrá estudiar su comportamiento tanto como técnico como disciplinario en la red de control que estime conveniente, y esto será punto importante en la pre-aprobación del piloto en la aerolínea.

Serán requisitos previos y mínimos indispensables para el piloto aspirante:

- Estar inscrito en una red de control VATSIM o IVAO.
- Tener un mínimo de 50 horas de vuelo registradas en cualquiera de las redes.
- Tener el Microsoft Flight Simulator®, 2004, FSX o Prepar3d instalado en su ordenador o computador.
- Disponer de conexión a Internet.

Los aspirantes deben leer y conocer el manual de operaciones antes de la aplicación. Aplicar como usuario indica que conoce y acepta todos los puntos expuestos en manual de operaciones.

Artículo 6. Admisión y Asignación.

- Examen de admisión.
- Entrevista de admisión.
- Examen de avión.
- Chequeo de procedimientos en vuelo.

Los aspirantes deben presentar un examen de admisión de materias básica y del manual de operaciones con una puntuación mínima de 80% expuesto en la página de www.cmpva.org en la sección registro.

Una vez aprobado el examen se inicia el proceso con el jefe de pilotos quien lo contactará para realizar una entrevista por Skype donde hará preguntas básicas sobre el equipo que desea volar y efectuará una prueba de vuelo en una red virtual (Vastim ó Ivao)

El tiempo máximo del cual dispone el aspirante para realizar cada prueba es de quince (15) días calendario. Si el aspirante excede este plazo entre eventos, será retirado del proceso de admisión, pudiendo regresar cuando lo considere conveniente. (para este evento no aplican los treinta días de espera).

Las condiciones generales y reglas que deben seguir los aspirantes serán:

- El aspirante podrá presentar el examen de admisión una sola vez. En caso de fallarlo, el aspirante deberá esperar un período de 30 días calendario.
- El equipo será asignado en la entrevista de admisión de acuerdo a la política vigente en la aerolínea al momento de realizar la entrevista, y de acuerdo a los conocimientos sobre las aeronaves por parte del aspirante.
- En caso de fallar la entrevista, el aspirante deberá volver a iniciar el proceso de admisión, volviendo a presentar el examen de admisión.
- En caso de fallar el chequeo de procedimientos en vuelo, el aspirante tendrá una última oportunidad para efectuar el chequeo, y en caso de volver a fallar, podrá reiniciar su proceso de ingreso 30 días calendario después de la última presentación no satisfactoria.

Luego de finalizar las cuatro etapas de admisión, el aspirante pasará a ser **Piloto en Observación**, y recibirá su número de identificación interno de la aerolínea, o licencia, su contraseña, y el avión en el cual ha ingresado. A partir de este momento se considera al piloto como tripulante activo de la empresa, y a partir de este momento podrá:

- Reservar vuelos dentro de la compañía.
- Registrar horas a partir de los vuelos que realice.
- Descargar documentos de la zona de descargas de la aerolínea.
- Podrá operar oficialmente con la aerolínea en las redes de vuelo.

El staff de **CmpVa** podrá reservarse el derecho de admisión a cualquier aspirante incluso si éste aprueba de manera exitosa el procedimiento de admisión. Este derecho podrá reservarse si existe algún precedente disciplinario del aspirante en la aerolínea, o en alguna red de vuelo, o en alguna situación relacionada con la aviación real o virtual.

3. EQUIPOS

Artículo 7. **Programas Asignados.**

CmpVa operará y simulará operaciones con los siguientes programas:

Plataforma: Microsoft Flight Simulator® X ó Lockheed Martin Prepr3d V3, v4..

Conexión:

-VATSIM:

Squawkbox 3 ó vPilot

-IVAO:

IvAp, MTL, TeamSpeak

Avión:

-Boeing 737-700 -800

PMDG 737 NGX.

www.precisionmanuals.com

-Embraer 190:

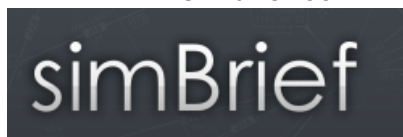
Wilco/Feelthere E-jets series.

www.wilcopub.com

simBrief:

Programa de despachos gratuito obligatorio.

www.simbrief.com



Los programas antes definidos son de uso obligatorio por parte de la tripulación, y el tripulante asegura tener dichos programas instalados en su computador al ingresar a la aerolínea.

Cualquier desacato al correcto uso de los programas antes mencionados puede significar la suspensión del tripulante, y el envío a chequeo para corroborar conocimientos cuando éste asegure tener los programas instalados.

Artículo 8. Recursos.

CmpVa ofrece varios servicios a los tripulantes, para que la experiencia de vuelo sea cada vez más real.

Dentro de los servicios que ofrece la empresa están:

- Pinturas de todas las aeronaves de la compañía.
- Actualizaciones de pesos e índices de las aeronaves
- Información de vuelo como combustibles y rutas.
- Análisis de aeropuerto.
- Listas de chequeo.
- Información de sistemas y operación de la aeronave.

Toda esta información se encuentra en la sección de descargas de la compañía, y será responsabilidad del tripulante mantener actualizadas las bases de datos de todos estos recursos, para estar al día con la realidad aeronáutica Colombiana.

Se recomienda entonces que el tripulante revise de manera fluida la sección de descargas para actualizaciones de cualquiera de los recursos antes mencionados.

Artículo 9. Recursos Adicionales.

CmpVa permite el uso de programas adicionales a los ya mencionados siempre que estos continúen con la misión y visión de la compañía, y vayan de la mano con una simulación más precisa de la realidad.

Asimismo, **CmpVa** invita a los tripulantes a estar siempre atentos de los nuevos adelantos en la industria de la aviación virtual, tales como escenarios, programas de mejora del clima, actualizaciones de los modelos payware de las aeronaves, o actualizaciones de los programas de las redes de vuelo controlado para que estos se traduzcan en una experiencia más realista de vuelo.

La documentación adicional de vuelo, tal como cartas de navegación, cartografía en ruta, reportes actualizados del clima, y demás, corre por cuenta del tripulante, y se recomiendan las páginas de las redes de vuelo como suplemento, así como la página de la aeronáutica civil para reportes actualizados del clima.

4. TRIPULACIÓN

Artículo 10. Rangos de Tripulación.

Desde el momento en el que el aspirante acepta el preacuerdo, y diligencia el formulario de inscripción, pasa a ser un tripulante de la compañía, y su carrera dentro de **CmpVa** estará dada por los siguientes rangos:

a. Piloto Aspirante:

Luego de diligenciado el formulario, y hasta que finalice de manera exitosa el proceso de admisión a la empresa, el tripulante será piloto aspirante. El cambio de su rango se hará efectivo luego de aprobar el chequeo de procedimientos en vuelo, y recibir el email con el cambio de escalafón.

b. Piloto en Observación:

Luego de finalizado el proceso de admisión, el tripulante pasará a ser piloto en observación, mientras se acopla al funcionamiento de la compañía. Este rango será durante las primeras 50 horas del tripulante en la compañía, o mientras el tripulante realiza el chequeo de procedimientos luego de una ausencia.

c. Piloto Efectivo:

Luego de realizar 50 horas en el equipo, y de aprobar los exámenes de ascenso, el tripulante pasará a ser piloto efectivo. Este escalafón no es permanente, y un tripulante dejará de ser piloto efectivo si:

- Completa 90 días sin realizar un itinerario, en cuyo caso deberá realizar un chequeo de autonomía.
- Si el tripulante realiza cambio de aeronave, en cuyo caso pasaría a ser piloto en observación de la nueva aeronave, hasta completar 25 horas en dicho equipo.

d. Piloto Instructor:

Es un piloto efectivo que es designado por parte del staff como evaluador del equipo, debido a su buen desempeño y conocimiento sobre la aeronave. Es el único rango de tripulación que no se puede solicitar. Si un tripulante se cree con la experiencia y conocimientos suficientes para ser instructor, puede notificarle esto al staff, para que éste evalúe las características y lo designe de aprobar una serie de chequeos de la aeronave.

Artículo 11.- Ascensos.

Todo tripulante podrá solicitar un ascenso siempre y cuando cumpla con los requisitos mínimos para solicitarlo. La idea general de la compañía es que sus tripulantes lleguen al nivel de Piloto Efectivo de la aeronave que vuelen, para garantizar altos niveles de rendimiento.

El ascenso de piloto aspirante a piloto en observación será automático y sucederá cuando el aspirante cumpla exitosamente el proceso de admisión.

Para solicitar un ascenso de Piloto en Observación a Piloto Efectivo, el aspirante deberá tener como mínimo 50 horas en el equipo. El proceso de ascenso consiste en:

- Examen teórico de ascenso sobre el avión.
- Revisión por parte del staff.
- Chequeo de procedimientos de avión.

El tripulante puede solicitar cambio de aeronave. Para poder solicitar el cambio, el tripulante debe ser piloto efectivo de su aeronave, y el proceso de cambio de aeronave consiste en:

- Examen de avión.
- Chequeo de procedimientos de avión.
- Examen de operaciones.

Al finalizar este procedimiento, el tripulante pasará a ser Piloto en Observación de su nueva aeronave.

5. ASIGNACIONES

Artículo 12. Tipos de Asignaciones.

Se definen en **CmpVa** cuatro tipos de asignaciones dentro de la aerolínea.

- Vuelos regulares.
- Vuelos de chequeo.
- Vuelos especiales/Ferry.

Vuelos regulares serán todos aquellos vuelos que estén en el sistema, y que sean reservados de manera normal.

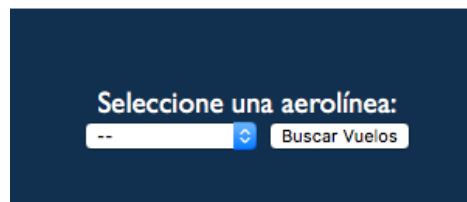
El instructor podrá solicitar al tripulante realizar un vuelo como parte de su chequeo de procedimiento. Éste será el vuelo de chequeo. También, en una jornada de instrucción a algún miembro de la tripulación, el instructor, o la persona designada para la instrucción podrá realizar un vuelo oficial. Éste será el vuelo de entrenamiento. Los vuelos especiales constituyen los vuelos chárter, o vuelos adicionales, por ejemplo, en un evento en donde se requieran más itinerarios de los regulares. También incluye los vuelos ferry.

Artículo 13. Reserva.

El primer paso para la realización de una asignación es la reserva del vuelo. El único tipo de vuelo que se puede reservar inmediatamente es el vuelo regular. Los vuelos de chequeo y los de entrenamiento serán enteramente supervisados por el instructor o el miembro del staff delegado para esta función. Los vuelos especiales deberán ser solicitados al staff, y éste aprobará la realización de la asignación, para que en ese momento el tripulante proceda a reservar dicho vuelo especial.

CmpVa utiliza el sistema de despachos de simBrief por lo que antes de hacer reservas de vuelo usted debe registrarse en: www.simbrief.com. **SIN ESTO NO PODRÁ CONTINUAR.**

Las reservas de vuelos se realizarán desde el módulo de usuario en la sección "NUEVO VUELO". Para reservar un vuelo debe seleccionar la aerolínea (Copa / Copa Colombia/ Wingo).



The image shows a dark blue rectangular box containing a form. At the top, the text "Seleccione una aerolínea:" is displayed in white. Below this text is a white dropdown menu with a blue downward arrow on the right side. To the right of the dropdown menu is a white button with the text "Buscar Vuelos" in blue.

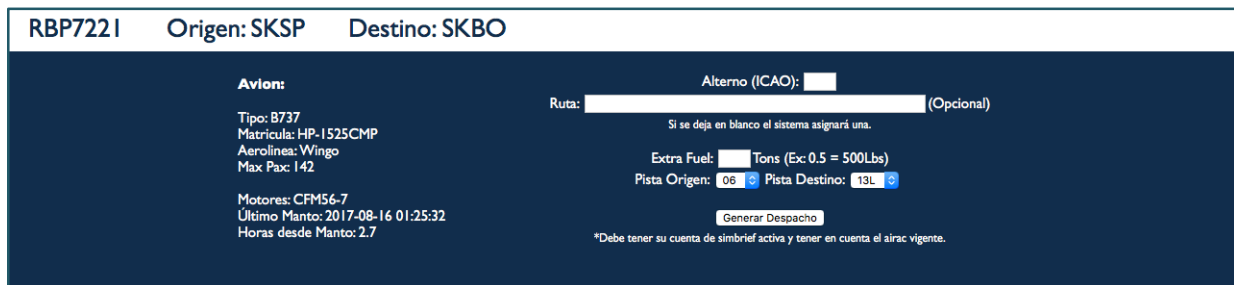
Únicamente encontrará vuelos desde su posición actual y de la aerolínea seleccionada. Así mismo únicamente encontrará aviones de la aerolínea seleccionada (Copa y Copa Colombia comparten flota) que se encuentren en el aeropuerto de origen. En caso de no cumplirse con los parámetros de vuelo y avión no podrá generar la reserva. En este caso podrá cambiar de aerolínea o solicitar un traslado de “Tripadi”.



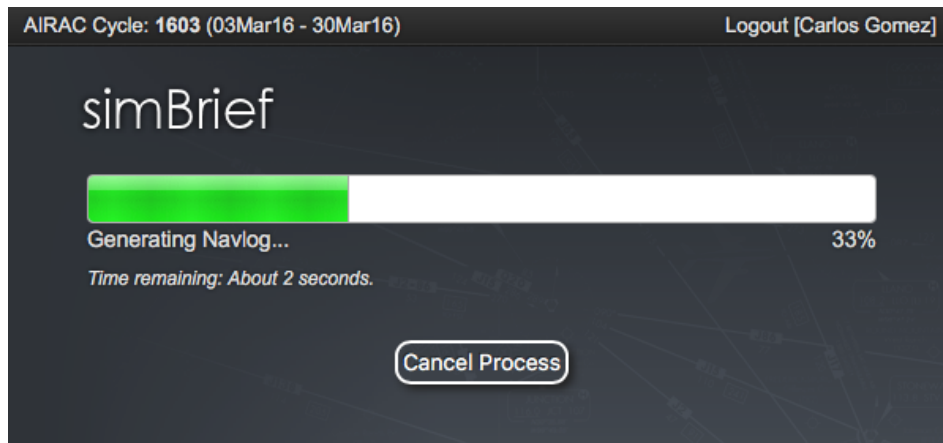
Para completar la reserva usted debe revisar la información del avión, recuerde que los mantenimientos son programados por horas e ingresar:

- Alternos (podrá en el listado de alternos de CmpVa)
- Ruta (Opcional) si queda en blanco el sistema asignará una.
- Combustible extra a solicitud del PIC. Debe ingresarse en libras/1000. Ej. 2300 lbs = 2.3
- Pistas de origen y destino planeadas.

Presionar “Generar Despacho”.



Asimismo, el tripulante deberá realizar la reserva los vuelos anterioridad no mayor a 2 horas antes de la realización desde la generación del plan de vuelo. Esto para no restringir el uso de los itinerarios y mantener validez del mismo.



Una ventana de simBrief abrirá y generará su plan de vuelo. En caso de no haber iniciado sesión en simBrief en esta ventana le solicitará iniciar sesión. Espere que la ventana se cierre y lo re-direccione a su plan de vuelo automáticamente.

*Su plan de vuelo se generará con el AIRAC que tenga activo en simBrief.

Artículo 14. Despacho.



Licencia: CMP001
Datos del Vuelo

Numero de Vuelo: RBP7221
Origen: SKSP **Puerta:**
Destino: SKBO **Puerta:** 101
Alterno: SKRG

Avión: HP-1525CMP
Pasajeros: 118 **Carga:** 3764 Tons

En la página del plan de vuelo encontrará una información básica de su vuelo. En algunos casos le asignará una puerta de salida.

Le informará número de pasajeros y carga de su vuelo para cargar su avión en el simulador.

En esta página también puede cancelar su vuelo.

Este plan de vuelo tiene una validez de 2 horas. En caso de no haberse iniciado el vuelo en este tiempo este se eliminará y debe generarse uno nuevo.

Encabezado

```

[ OFP ]
-----
RBP72211 04NOV20172 SKSP-SKBO B737 HP1525C3 RELEASE 0519 04NOV17
OFP 2 GUSTAVO ROJAS PINILL-ELDORADO INTL
WX PROG 0403 0406 0409 OBS 0400 0400 0400

ATC C/S RBP7221 SKSP/ADZ SKBO/BOG4 CRZ SYS5 CI 60
04NOV2017 HP1525C 0519/0524 0702/0708 GND DIST 666
B737-700 / CFM56-7B24 STA 0713 AIR DIST 677
CTOT:..... G/C DIST 652
AVG WIND 185/010
MAXIMUM TOW 154500 LAW 129200 ZFW 121700 AVG W/C M007
ESTIMATED TOW 132251 LAW 123071 ZFW 115023 AVG ISA P009
AVG FF LBS/HR 5567
FUEL BIAS P00.0
TKOF ALTN .....

ALTN SKRG
FL STEPS SKSP/0370/6
-----
    
```

1. Numero de Vuelo
2. Fecha
3. Avión
4. Origen/Destino con horas de Remolque/Despegue – Aterrizaje/En puerta.
5. Cost Index
6. Nivel de vuelo (Step Climbs en caso de haber varios.

Combustible

PLANNED FUEL			
FUEL	ARPT	FUEL	TIME
TRIP	BOG	9180	¹ 0138
CONT 15 MIN		1392	0015
ALTN	MDE	3015	0037
FINRES		² 3141	0045
MINIMUM T/OFF FUEL		³ 16728	0316
EXTRA		⁴ 500	0005
T/OFF FUEL		17228	⁵ 0321
TAXI	ADZ	250	0005
BLOCK FUEL	ADZ	⁶ 17478	
PIC EXTRA		.....
TOTAL FUEL		.....
REASON FOR PIC EXTRA		.....

- 1 Tiempo de vuelo estimado.
- 2 Reserva final. Debe ser ingresada en el FMS.
- 3 Combustible mínimo para realizar el vuelo.
- 4 Combustible extra solicitado por el PIC. Revise que este correcto.
- 5 Combustible al despegue. El tiempo total de vuelo disponible.
- 6 Este combustible es con el que debe tanquear el avión.

	WEIGHTS		
	EST	MAX	ACTUAL
PAX	118	1	.....
CARGO	3.8	2	.....
PAYLOAD	30.9		.....
ZFW	115.0	3 121.7	.....
FUEL	17.5	4 23.6	.....
TOW	132.3	5 138.4	LDG.....
STAB TRIM			.....
LAW	123.1	129.2	.....

Pesos

- 1
- Numero de pasajeros
- 2
- Peso de carga
- 3
- Zero Fuel Weight. Debe corresponder a el del avión.
- 4
- Combustible. Debe corresponder en el Block Fuel.
- 5
- Peso al despegue.

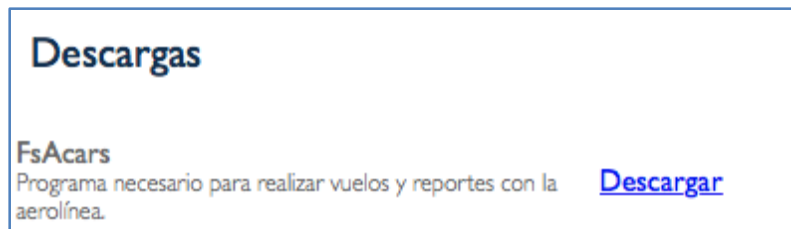
El PIC debe cargar estos datos en el avión. En caso de ser PMDG se carga en FMS.

Artículo 15. Realización de la asignación.

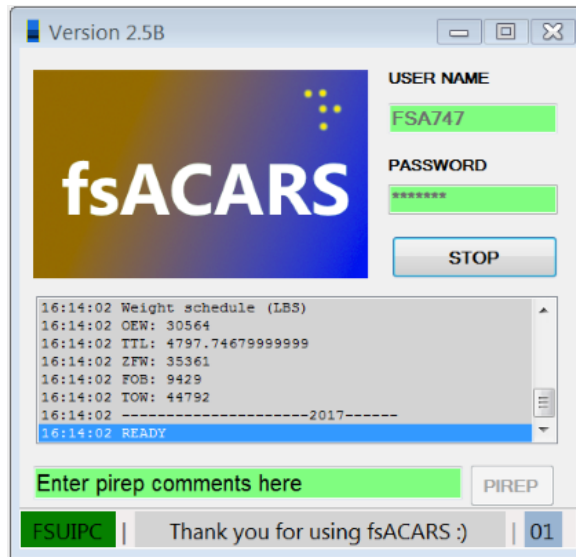
El artículo 15 está dividido en varios literales, de acuerdo a los distintos parámetros de vuelos establecidos por la compañía.

a. FsAcars.

Es el programa de reporte de vuelos de la aerolínea y debe estar abierto durante todo el vuelo. El programa de fsAcars debe ser descargado únicamente desde el área de descargas del módulo de usuario para funcionar con CmpVa.



Una vez descargado debe descomprimir la carpeta en la dirección que desee de su computador y abrir el archivo fsAcars.exe como administrador.



Cuando ya tengo cargado el avión según los pesos de simBrief, combustibles y se encuentre listo a remolque ingrese su usuario y clave de CmpVa y presione el botón “START” para reportar que usted ha iniciado su vuelo. Esto solo funcionará si usted tiene un vuelo reservado desde el módulo de usuario. Se recomienda desactivar pausas del simulador desde opciones del mismo.

Al finalizar el vuelo con motores apagados y freno de parqueo debe presionar el botón de “STOP” y posteriormente enviar el “Pirep” para que su vuelo quede registrado. El Pirep debe contener anomalías en vuelo como arribo a aeropuertos alternos o emergencias.

Una vez enviado el reporte su vuelo estará sujeto a aprobación por parte del jefe de operaciones de la aerolínea antes de registrarse su número de horas.

b. Conexión.

CmpVa es una aerolínea certificada por IVAO y VATSIM, por lo cual es obligatorio el vuelo online para la realización de itinerarios oficiales de la compañía.

El tripulante deberá conocer cabalmente las regulaciones vigentes en el espacio aéreo colombiano, y las normativas de cada red, y seguirlas de acuerdo con el transcurso del vuelo.

El tripulante deberá, al volar en línea vuelos oficiales de **CmpVa**, identificarse con los prefijos OACI de las aerolíneas, RPB (Copa Colombia), CMP (Copa), RBP (Wingo) y el número de vuelo del vuelo correspondiente a su asignación. Esto permitirá a los demás pilotos y controladores saber que corresponde a un vuelo de la aerolínea.

También, un vuelo oficial deberá contar con los siguientes elementos en los remarks, que identifican al piloto como tripulante de la empresa:

- El registro de la aeronave que vuela.
- El número de la licencia del tripulante.
- La dirección de internet o el nombre de la compañía al indicar la empresa operante.

Todo esto se hará de acuerdo con los acrónimos y prefijos destinados en cada red para identificar cada cosa. Ejemplo:

OPR/www.cmpva.org/REG/HP1525CMP /CMP002/

Así, tanto el controlador, como los observadores, pilotos y demás personas que lean los remarks, podrán saber que se trata de un vuelo oficial de **CmpVa**. Sin embargo, el tripulante deberá indicar a través de los remarks cualquier otra observación que pueda ser de interés para el controlador.

c. Especificaciones Técnicas.

- Todos los vuelos se realizarán bajo reglas IFR. Sólo se cambiarán en aeropuertos cuya aproximación se realice en forma visual bajo óptimas condiciones meteorológicas.
- Todos los vuelos deberán ser planeados de acuerdo con las normas aeronáuticas vigentes en Colombia y haciendo uso de las cartas de navegación correspondientes.
- Se autorizan como equipos de navegación los radiogonométricos, de posición satelital (GPS) y los computadores de control de vuelo como FMC, FMS, PMS y similares según el tipo de aeronave. Sin embargo, no se aceptarán vuelos basados en navegación GPS ni los anteriormente citados computadores de control de vuelo como elemento primario.

Artículo 16. Reporte de Vuelo.

El reporte se realizará únicamente a través de fsAcars en el campo “pirep”. El piloto estará obligado a reportar las siguientes razones:

- Cambio de aeropuerto de destino
- Reporte de controladores.
- Cambios de Ruta.
- Mínimos de Combustible.

Una vez realizado el reporte estará sujeto a revisión del jefe de pilotos para así sumar las horas correspondientes.

Artículo 17. Autonomía.

El piloto es autónomo al escoger sus asignaciones y cuándo escogerlas. Sin embargo, el tripulante de **CmpVa** deberá volar al menos un vuelo cada 90 días. Si un tripulante no reporta un vuelo durante este período, será suspendido por escasez de reportes.

Luego de ser suspendido por escasez de reportes, el tripulante de **CmpVa** tendrá 30 días para iniciar el procedimiento de reactivación de la licencia, que consiste en la presentación de un chequeo de procedimientos. Si al transcurso de esos 30 días el tripulante no se ha comunicado con el staff para concretar la fecha de presentación del chequeo, será retirado de la compañía.

Artículo 18. Re-ingreso.

Si un tripulante es retirado de la compañía por escasez de reportes, y desea volver a ingresar a la aerolínea, deberá realizar el proceso de admisión desde el principio, y perderá las horas que llevara acumuladas en su bitácora.

Artículo 19. Ausencias.

Un piloto podrá solicitar un período de licencia, por causas de fuerza mayor como traslado o incapacidad de volar por falta de equipos. Para acogerse a esta posibilidad, deberá enviar un email al staff de la aerolínea solicitando una ausencia, y comunicando las razones y el tiempo de la ausencia.

Si un piloto solicita una ausencia, no podrá utilizar su licencia para realizar asignaciones durante este tiempo, pero tampoco será sacado de la aerolínea por falta de reportes de vuelo.

Las ausencias se tomarán a partir del día en el que el tripulante haya registrado su último reporte, por lo que si un tripulante solicita una ausencia de 2 meses 30 días después de su último reporte, tan solo le quedarán 30 días más de ausencia.

Esto se hace para evitar ausencias en épocas próximas a los 60 días sin reportar, y evitar que la tripulación utilice este mecanismo para evitar ser suspendida de la empresa por escasez de reportes, sin haber volado.

Una vez finalizada la ausencia, el tripulante deberá proceder a hacer el chequeo por autonomía, para que su licencia sea reactivada.

No será necesario solicitar una ausencia si para el momento en el que ésta finalice no se hayan cumplido los 60 días sin reportes.

Se considerará el momento de culminación de una ausencia como el momento en el que un piloto queda suspendido por falta de reportes, por lo que el tripulante deberá acogerse a la normativa estipulada en el artículo 17.

Artículo 20. Vuelos Especiales.

CmpVa operará vuelos especiales asignados únicamente por el jefe de operaciones en caso de eventos, vuelos ferry y aviones fuera de aeropuertos de operación. En este caso todos los tripulantes son notificados de la existencia del mismo y se asignará al primer tripulante que haga la reserva.

En caso de que el vuelo inicie de un aeropuerto donde no se encuentren tripulantes se debe solicitar un traslado a modo de tripadi. Únicamente se autorizará tripadi al primer tripulante que lo solicite para este fin.

Sólo los pilotos efectivos de **CmpVa** podrán relizar vuelos especiales.

6. ESPECIFICACIONES TÉCNICAS

Artículo 21.- Bases de Operación.

Los equipos de **CmpVa** operarán en las siguientes bases:

ICAO	IATA	Nombre y Ciudad
SKBO	BOG	El Dorado, Intl, Bogotá
SKRG	MDE	José María Córdova, Intl. Ríonegro
SKCL	CLO	Alfonso Bonilla Aragón, Intl. Cali
SKSP	ADZ	Gustavo Rojas Pinilla, San Andrés
MPTO	PTY	Tocumen, Panamá

Artículo 22. Despegue bajo Mínimos de Aterrizaje.

Según las cartas estandarizadas, excepto en Colombia donde está prohibido despegar con el aeropuerto bajo mínimos de aterrizaje.

Artículo 23. ILS Categoría III.

No se encuentra autorizado en Colombia.

Artículo 24. **Aproximaciones de no Precisión.**

Se autorizan:

- a. LOC
- b. LOC/DME
- c. VOR
- d. VOR/DME
- e. NDB

Artículo 25. **Aproximaciones de precisión.**

Se autorizan:

- a. ILS
- b. ILS/DME

El operador no utilizará mínimos de categoría I inferiores a los establecidos en la carta de aproximación.

Artículo 26. **Mínimos para Circular.**

EQUIPO	MDH	Visibilidad
EMBRAER 190	450 m / 1500 ft	5 Km. / 3sm
B737-800	300 m / 1000 ft	5 Km. / 3sm
B737-800	300 m / 1000 ft	5 Km. / 3sm

Artículo 27. **Mínimos de Despegue.**

En todos los aeropuertos, los mínimos de despegue serán iguales o superiores a los mínimos de aterrizaje en vigor, a menos que se haya aprobado y esté disponible un aeródromo alternativo de despegue. En ningún caso, sin embargo, los mínimos serán inferiores a un RVR de 550 m o RVR 1800 ft. Si no hay información de RVR la visibilidad no podrá ser inferior a 800m o 1/2 sm.

El despegue con el aeropuerto por debajo de los mínimos de aterrizaje se autorizará siempre y cuando:

- a. La aeronave disponga de sus dos motores.
- b. No más de una hora del aeropuerto de salida a velocidad de crucero normal con aire en calma con un motor inoperativo.
- c. Aterrizaje bajo condiciones VFR.

Artículo 28. **Manuales de Operación y Listas de Chequeo.**

La aerolínea, por intermedio del staff, con la supervisión y visto bueno de la jefatura de operaciones, elaborará y proporcionará el material didáctico necesario para la capacitación, entrenamiento y operación de los equipos autorizados.

Estos documentos son de uso obligatorio por parte de los pilotos, cuando realicen vuelos de **CmpVa**. Así mismo, estos documentos son privados, y su distribución está prohibida a personas ajenas a la compañía.

Los reportes de vuelo que no correspondan en cuanto a pesos, ruta, niveles o itinerario a los documentos de **CmpVa**, no serán aprobados, y podrán ser causales de amonestación.

Artículo 29. **Tripadi.**

El piloto podrá solicitar traslados como tripadi desde el módulo de usuario por 4 razones:

- Traslado para efectuar un vuelo especial/ferry al aeropuerto inicial del mismo.
- En caso de no haber aviones en la posición actual.
- Los aviones en posición se encuentran en mantenimiento. (Revisar reléase de manto del avión).
- Para regresar una aeronave a su base en caso de no haber pilotos en la posición de la aeronave.

Tripadi

Esta opción le permite al tripulante trasladarse entre aeropuertos de operación de la aerolínea por temas operacionales.

*La solicitud debe ser aprobada por el jefe de pilotos.

Destino:

Razon:

¡A tener en cuenta! Esta solicitud debe ser aprobada por el jefe de pilotos y mientras haya una solicitud usted no podrá reservar vuelos.

Artículo 30. La Flota

La flota de CmpVa está conformada por aviones Boeing 737-700 -800 y Embraer 190. Divididos por aerolíneas, Copa, Copa Colombia y Wingo.

Copa

Matricula	Tipo	Base	Max Pax	MTOW	MZFW	EOW
HP-1522CMP	B737-800	MPTO	160	174200	138300	95219

Copa Colombia

Matricula	Tipo	Base	Max Pax	MTOW	MZFW	EOW
HP-1371CMP	B737-700	SKBO	128	132998	120498	90576
HK-4454	E190	SKBO	106	110230	89948	62624

Wingo

Matricula	Tipo	Base	Max Pax	MTOW	MZFW	EOW
HP-1377CMP	B737-700	SKBO	142	154500	120498	87646
HP-1378CMP	B737-700	SKBO	142	154500	120498	87705
HP-1524CMP	B737-700	SKBO	142	154500	120498	87867
HP-1525CMP	B737-700	SKBO	142	154500	120498	87881

*Los aviones de copa y Copa Colombia pueden realizar vuelos de cualquiera de estas 2 aerolíneas por Fleet Exchange.

Artículo 31. Mantenimiento

En CmpVa los mantenimientos son automáticos. Los aviones son constantemente chequeados por número de horas e impactos al aterrizaje para ingresarlos a mantenimiento con duraciones reales en horas o días.

Cada 50 horas de vuelo se efectuará un mantenimiento en una categoría.

CAT A = 12 horas.

CAT B = 1 Día

CAT C = 12 horas.

CAT D = 3 días.

CAT E = 12 horas.

CAT F = 5 días.

CAT G = 20 días.

Es importante mirar el número de horas que tienen el avión después de un mantenimiento cuando se hace reserva de vuelo para saber que el avión va a entrar a mantenimiento.

El avión también entrará a mantenimiento **CAT A si hace un aterrizaje mayor a - 500ft/min.**

Los aviones podrán entrar a mantenimiento en cualquier aeropuerto. Las fechas de salida de mantenimiento están publicadas en la página principal de CmpVa.

7. DERECHOS Y OBLIGACIONES

Artículo 32. **Derechos del Tripulante.**

El tripulante de **CmpVa**, siempre que se encuentre dentro de la lista de pilotos de la empresa, y su situación sea normal, tendrá los siguientes derechos:

- Realizar asignaciones oficiales de la aerolínea.
- Utilizar los manuales, listas, mínimos, texturas y demás documentación de la zona de descargas de la página de la aerolínea.
- Publicitar como miembro interno el nombre de **CmpVa** en las redes de control, así como en los foros de aviación virtual.

Artículo 33. **Obligaciones del Tripulante.**

El tripulante de **CmpVa**, al aceptar el preacuerdo de ingreso, y al finalizar el proceso de admisión deberá:

- Respetar cabalmente las normas y regulaciones expresadas en este manual.
- Hacer buen uso de su licencia como piloto de la aerolínea, mostrando siempre profesionalismo.
- Hacer cumplimiento de las normas aeronáuticas vigentes en Colombia, así como de las normas vigentes en las redes de vuelo virtual a las que pertenezca.

De ninguna forma serán aceptados actos de hecho o de palabra que atenten contra la libertad de las personas, que sean discriminatorios o expresivos de intolerancia racial, sexual, política, religiosa, de edad o nacionalidad, de manera personal o por cualquier medio de comunicación. Cualquiera de estas formas y otras que se encuentren fuera de los preceptos mínimos de respeto y cordialidad serán consideradas como FALTA GRAVE, sancionable con la expulsión de la aerolínea.

Artículo 34. **Derechos del Staff.**

Los miembros del staff de **CmpVa** desempeñan una labor indispensable en el éxito y progreso de la aerolínea, por lo cual tendrán, a parte de los derechos de tripulación, unos derechos adicionales. Entre estos se destacan:

- Ingreso al panel de control administrativo de **CmpVa**.
- Revisión y validación de reportes de vuelo de los miembros de la tripulación.
- Podrán hablar en nombre de la compañía siempre buscando una correcta publicidad de la misma.

Así mismo, los miembros del staff podrán notificar al piloto tripulante de errores cometidos, y podrán sancionar comportamientos inadecuados por parte de la tripulación.

Artículo 35. Obligaciones del Staff.

Los miembros del staff de **CmpVa** desempeñan una labor indispensable en el éxito y progreso de la aerolínea, por lo cual tendrán, a parte de las obligaciones de tripulación, unas obligaciones adicionales. Entre estas se destacan:

- Chequeos de procedimientos a aspirantes, y a tripulantes en proceso de ascenso.
- Creación y revisión de documentación, texturas y demás ayudas a tripulación.
- Costos administrativos de mantenimiento y webmaster.
- Representación de la aerolínea ante las redes de control y ante entes oficiales.
- Actualización constante de la página de internet de acuerdo con la actualización de la aerolínea real, y de los cambios de la misma.

Artículo 36. Incumplimiento.

Cualquier miembro de la tripulación o del staff que incumpla sus obligaciones será sancionado de acuerdo a la gravedad de su incumplimiento. La sanción deberá ser dictada por un miembro del staff que no haya estado involucrado en el incumplimiento, y se procurará la objetividad al momento de tomar decisiones.

Si los derechos de un tripulante de **CmpVa** son vulnerados, éste deberá comunicarse con los miembros del staff, para solicitar una reparación adecuada. Si los derechos fueron vulnerados por un miembro del staff, éste no participará en el proceso.

Todas las sanciones que sean consecuencia de un incumplimiento de obligaciones, o una vulneración de derechos deberán ajustarse a las sanciones estipuladas en el capítulo 8.

8. REGIMEN DISCIPLINARIO**Artículo 37. Sanciones.**

La violación o inobservancia de cualquiera de las normas establecidas en este compendio regular por parte de los miembros de la tripulación, acarreará una cualquiera de las siguientes sanciones, a consideración del Comité de Seguridad y Disciplinario, compuesto por el Presidente, el Jefe de Operaciones, el Jefe de Pilotos y los Jefes de Entrenamiento:

a. Amonestación Privada.

Si la falta es considerada como leve, el Jefe de Pilotos amonestará privadamente al infractor, invitándole a dar cumplimiento a las regulaciones de la aerolínea.

b. Amonestación Pública.

En caso de reincidencia en falta considerada leve, se hará de público conocimiento entre los miembros de la tripulación la existencia de la infracción y la respectiva amonestación.

c. Suspensión.

En caso de ser considerado necesario, se ordenará la suspensión del piloto infractor por un término que no superará los dos meses. Mientras se encuentre suspendido, el piloto no podrá utilizar su callsign o licencia ni hacer vuelos de itinerario, so pena de ser aplicada su expulsión.

d. Expulsión.

Si la falta es considerada como grave, por estos estatutos o por la Junta Directiva por mayoría de las 2/3 partes de sus miembros, el infractor será expulsado de la aerolínea y su licencia cancelada.

Artículo 38. Debido Proceso.

El supuesto infractor tendrá derecho a ser escuchado en descargos por la Junta Directiva, sin lo cual no será viable sanción alguna, a menos que aquél prefiera no defenderse.

9. JUNTA DIRECTIVA

Artículo 39. **Staff Directivo.**

La junta directiva de **CmpVa** está compuesta por todo el staff consistente en:

- | | |
|-----------------------------------------|----------------------|
| • Presidente. | Luis Fernando Royero |
| • Vicepresidente de Operaciones. | Gerardo Quiceno |
| • Jefe de Instrucción E 190. | Gustavo Borré |
| • Jefe Pilotos Embraer 190. | Gustavo Borré |
| • Jefe de Instrucción B737. | Gustavo Borré |
| • Coordinador de Flota. | Carlos Gómez |
| • Web master. | Carlos Gómez |

Artículo 40. **Funciones del Presidente.**

Administrar y coordinar todas las actividades de la aerolínea, así como representarla ante los demás entes virtuales. El Presidente es el encargado de fiscalizar y coordinar las diferentes dependencias de la compañía, asegurar el correcto desarrollo de los procedimientos, ejercer autoridad sobre el control operacional de los aviones y dirigir los seguimientos disciplinarios.

Artículo 41. **Funciones del Vicepresidente de Operaciones.**

Reporta al Presidente, y son sus funciones:

- Administrar el desarrollo, eficiencia y seguridad de las operaciones de vuelo autorizadas.
- Disponer la operación de los vuelos especiales.
- Actualizar itinerarios de acuerdo con operación real.
- Adelantar todo tipo de investigaciones.

Artículo 42. **Funciones del Jefe de Instrucción.**

Ambos jefes de instrucción reportan a la presidencia y sus funciones son:

- Diseñar material didáctico de la aeronave para la tripulación.
- Supervisar los procesos de ascenso y admisión.
- Supervisar el correcto uso y la operación del equipo por parte de la tripulación.

Artículo 43. Funciones de los Jefes de Pilotos.

Tanto como jefes de instrucción, como jefes de pilotos reportan a la presidencia y sus funciones son:

- Vigilar el estado de los tripulantes con relación a la Aerolínea y sus políticas.
- Difundir el uso del material didáctico aprobado, y supervisar la correcta utilización de este.
- Supervisar el correcto uso y la operación del equipo por parte de la tripulación.

Artículo 44. Funciones del Instructor.

El instructor es designado por la Presidencia, con el visto bueno de la vicepresidencia de operaciones y del jefe de Instrucción del equipo. Su función es revisar y conducir los chequeos de procedimientos de los aspirantes y los tripulantes en proceso de ascenso o cambio de aeronave.

Artículo 45. Funciones del Coordinador de Flota.

Reporta a la Presidencia, y su función primordial es dar soporte a todos los departamentos del área técnica en el tema de la confección y uso de información relacionada con el performance de las aeronaves de la aerolínea.

Artículo 46. Funciones del Web Master.

Reporta a la Presidencia, y sus funciones primordiales son mantener al día la página web, los correos electrónicos y encabezar el proyecto de automatización del sitio.

Artículo 47. Miembros Fundadores o Vitalicios.

Son aquellos miembros que, debido a su formación, o a los aportes que han hecho a **CmpVa** son tenidos en cuenta en sus opiniones, y están vinculados a la compañía de por vida, a menos que voluntariamente decidan retirarse.

Artículo 48. Reuniones.

El staff se reunirá por lo menos una vez al mes. Sin embargo, cualquiera de los miembros podrá convocar a reuniones, las cuales se desarrollarán vía electrónica y/o presencialmente en el lugar que se acuerde. Para ello, el miembro citador deberá tener previamente elaborado el pliego de asuntos a tratar.

A las reuniones de la Junta podrá asistir el miembro de la Tripulación que tenga más horas acumuladas, en representación de sus compañeros, quien gozará de voz y voto en la toma de decisiones, a quien también se le citará oportunamente.

Durante cada sesión, los asistentes designarán un Secretario, quien se encargará de levantar el acta respectiva.

Artículo 49. Quórum y Decisiones.

Cualquier número de asistentes de los miembros del staff será suficiente para llevar a cabo cualquier reunión previamente citada, siendo votación válida para tomar decisiones las dos terceras partes de los asistentes.

Artículo 50. Ausencias y Suplencias.

Los miembros del staff podrán separarse temporalmente de sus cargos por períodos no mayores a un mes, pudiendo dejar encargado a cualquiera de los miembros de la misma de sus funciones o designando un suplente, para lo cual requerirá el visto bueno del Presidente. Si la ausencia temporal es solicitada por el Presidente, lo suplirá el Vicepresidente de Operaciones.

Artículo 51. Requisitos para ser miembro del Staff.

Son requisitos indispensables para acceder a cualquiera de los puestos de la Junta Directiva, existentes o futuros, además de los establecidos para ser miembro de la tripulación, los siguientes:

- Conocer aceptablemente las regulaciones aéreas vigentes, tanto nacionales como internacionales.
- Conocer cabalmente los reglamentos y manuales internos de **CmpVa**.
- Ser aprobado su nombramiento por unanimidad de los miembros actuales de la Junta.

Artículo 52. Personal no Administrativo.

Los miembros de la tripulación serán oídos en sus sugerencias y reclamos, a través de cualquiera de los miembros del Staff, o utilizando la lista de correos para tripulación.

10. NOTA LEGAL Y VIGENCIA**Artículo 53. Uso y Distribución.**

Este manual está diseñado para el uso exclusivo de CmpVa, y su distribución está limitada únicamente a tripulantes de la misma. Cualquier distribución o venta de este producto está prohibida, y se considera violación a los derechos de autor.

Artículo 54. Ámbito General.

La compañía AeroRepública S.A. no sostiene ningún vínculo con ese manual, ni se considera información válida para el ambiente de vuelo real. Este documento es creado y publicado para explicar el proceso de admisión a la aerolínea virtual CmpVa.

Artículo 55. Logotipos y Marca.

Los logotipos de AeroRepública son propiedad de Copa Holdings S.A. y su distribución o venta está prohibida. También, su utilización como logotipos de otra compañía u organización están prohibidas.

Artículo 56. Vigencia.

Este documento tiene vigencia a partir del 1 de Octubre de 2008 y constituye la novena revisión del mismo. Este documento será considerado vigente hasta tanto exista una revisión más reciente publicada, o su vigencia sea descartada por el staff administrativo de CmpVa.

Artículo 57. Modificaciones.

Este documento puede ser sujeto a modificaciones menores, previa publicación oficial de su actualización. Estas modificaciones serán publicadas a la tripulación mediante los medios oficiales de difusión establecidos por **CmpVa**.