



WINGAVIA
AEROLÍNEA VIRTUAL DE CARGA AÉREA

NORMATIVA INTERNA
VERSIÓN 7.0

Agosto de 2022



Cargo Virtual Airlines

NORMATIVA INTERNA DE LA COMPAÑÍA (versión 7.0)

1. Notificación

1.1 Para conocimiento de **todos los pilotos** y miembros de la **Dirección** (también conocidos como **Staff Directivo**) de la Compañía, se hace pública la siguiente **Normativa Interna de Wingavia**, que deberá respetarse estrictamente por el bien de todos y el buen uso de los medios a nuestra disposición.

2. Presentación

2.1 Wingavia Cargo, Virtual Airlines, es una compañía virtual de carga aérea fundada en 2008 en la ciudad de Madrid, España. La finalidad de la Compañía es entretener y divertir a todos los aficionados a la simulación de vuelo que quieran volar con nosotros, a los que se invita a formar parte de la misma, si así lo desean.

2.2 Nuestra misión es la de transportar cualquier tipo de carga a cualquier destino en el menor tiempo posible y al mejor precio disponible. Según reza nuestro lema, "*llevamos cualquier cosa a cualquier sitio*", o en latín, tal como figura en el timón de cola de nuestros aviones, "**QVIVIS RES TRANSFERIMUS**".

Para ello contamos con una variada flota de pequeño, medio y largo recorrido, desde los cargueros más pequeños para tráfico local de paquetería, hasta los grandes cargueros intercontinentales capaces de transportar miles de libras de carga de un lado al otro del océano.

2.3 También se han establecido varios HUBs, o bases de operaciones, tanto nacionales como internacionales, con el fin de dispersar nuestra flota por distintas localizaciones geográficas con el objetivo de estar siempre cercanos a nuestros clientes. Estos HUBs pueden consultarse en nuestra página web, www.wingavia.jimdofree.com, sección **Operaciones**.

2.4 Para la gestión de la Compañía, hemos contratado los servicios de la empresa **Flight Simulation Airlines (FSA)**, con la que llevamos a cabo las compras de aeronaves, el mantenimiento de las mismas, la gestión de los planes de vuelo y los manifiestos de carga, la gestión del historial de los pilotos y otras actividades

comerciales y financieras. Consecuentemente, para admitir el ingreso de cualquier nuevo piloto, estamos condicionados porque dicho aspirante a piloto disponga de alguno de aquellos tipos de software de simulación aceptados y compatibles con el sistema FSA de gestión, que son prácticamente todos.

3. Ética del piloto

3.1 Cuando se vuele on-line, necesariamente conectado a **FSA**, deben utilizarse únicamente los modelos de aeronaves existentes y activas en la Compañía. En caso contrario, FSA no permite el vuelo. Las texturas de la Compañía son de uso recomendable siempre que se disponga de ellas, pero no es indispensable.

3.2 Dentro del Rango de **BASIC PILOT**, es preceptivo el uso del avión-escuela Cessna **Caravan 208B Cargomaster**, que traen por defecto la mayoría de simuladores populares. Por tanto, y mientras no se disponga de las texturas de la Compañía, se deberá utilizar la C208 Cargomaster del simulador, con cualquier textura, para los vuelos de entrenamiento. Si se dispone de los aparatos oficiales, pueden descargarse de la página **Texturas** de nuestra web las que se necesiten.

3.3 Cualquier incidencia o accidente en los vuelos, aviones, reservas, o en el funcionamiento de FSA, deben ser informados, a la mayor brevedad posible, al Staff, para poner solución cuanto antes y solucionar el problema, sea cual sea. Estos incidentes, del tipo averías reiteradas en el tren por aterrizajes muy duros, o por exceso de combustible al aterrizar y motivos similares, podrán ser objeto de amonestación al piloto responsable de los mismos.

Los accidentes de pilotos con rango de **BASIC PILOT** (BPL), NO se contabilizan de cara al historial, aunque para la Compañía tienen el coste de la pérdida de la carga y la reparación de la aeronave.

3.4 Una vez iniciado el viaje, mediante el botón **FLY!** del Cliente FSA, no deberá interrumpirse el vuelo bajo ningún concepto (excepto corte o avería del ordenador), ni podrá pausarse el simulador. En caso de no poder terminar el vuelo por cualquier causa, se ha de pulsar el botón rojo de **EXIT** en la ventana del cliente, que terminará el vuelo en ese momento, pero dicho vuelo seguirá reservado para ser reiniciado desde el principio cuanto antes (ver punto **3.8** de la presente Normativa). La reincidencia continuada en interrumpir el vuelo sin causa justificada, será motivo de sanción, llegando en el caso extremo a determinar el paso del piloto afectado al estado de **"Inactivo"** o **"Suspendido"** por tiempo a definir.

3.5 Para los vuelos ha de utilizarse, necesariamente, el **Cliente FSA**, en su versión actualizada en cada momento. Para la reserva del vuelo, ha de usarse la página web de FSA <https://www.fsairlines.net/es/home>, donde además de la reserva en sí misma, se pueden gestionar los cambios de ubicación del piloto y la cantidad de carga a transportar, en tanto que con el Cliente se ajusta el combustible. El orden lógico es el de hacer la reserva completa del vuelo en la web de FSA, y después de ello, arrancar el FS y en el menú apropiado según cada simulador, elegir la opción de combustible, y modificar manualmente el contenido de los tanques del avión, hasta más o menos (mejor un poco más) la cantidad sugerida por FSA para el vuelo, o la estimada por el

piloto según sus cálculos. Después, con el cliente FSA, se producirá el llenado de tanques del avión, que coincidirá con lo indicado en el párrafo anterior.

3.6 Una vez finalizado el vuelo, es obligatorio cumplimentar el reporte y las incidencias del mismo, si las hubiera habido, en el cuadro de texto que FSA presentará en el Cliente, justo después de poner los frenos de aparcamiento del avión. Es conveniente reportar, en el cuadro de texto, cosas como aterrizajes duros, accidentes, roturas, etc. En cualquier caso, las pérdidas o daños continuados, serán valorados por el Staff, que podrá tomar las medidas oportunas contra el piloto reincidente, (**rebaja de rango** o periodo de **inactividad obligatoria**, por ejemplo).

3.7 Cada una de las rutas de la Compañía, está asociada a uno o varios tipos de aeronave con la que debe ser volada esa ruta, tanto por la distancia a cubrir por esa ruta, como por la capacidad de carga. No es recomendable usar grandes aviones para rutas demasiado cortas (no resultaría rentable), ni aviones muy pequeños para rutas más largas, incapaces de tener la autonomía recomendada.

3.8 Los cambios de ubicación voluntarios por parte de los pilotos tienen un pequeño coste económico a modo de ticket de pasajero, que abonará el piloto con los \$ virtuales de su cuenta personal, mediante el ticket generado por FSA. Aunque el piloto pueda desplazarse sin su aeronave, ésta deberá dejarse preferiblemente en uno de los HUB de la Compañía, respetando el **no dejar abandonada** la aeronave más de cinco noches en un aeródromo que NO sea HUB, y poniendo mucha atención en no dejar la aeronave **con carga a bordo** más de una noche en ningún aeródromo.

Excepcionalmente, por necesidades del servicio, y solamente para el rango de **BASIC PILOT**, la Dirección podrá asignar temporalmente a un piloto a un HUB diferente del inicialmente asignado al darle de alta, corriendo la Compañía con los gastos de traslado de ida y vuelta.

3.9 A fin de facilitar en lo posible todas las comunicaciones vía e-mail, se ha establecido la dirección colectiva wingavia.staff@gmail.com, mediante la cual los correos enviados a esa única dirección son recibidos simultáneamente por todos los miembros del Staff (es decir, por la Dirección de la Compañía).

Además del e-mail, y dado el uso de las modernas redes sociales, **Wingavia** tiene abierto (a fecha de publicación de esta Normativa) un canal de comunicación en la red **TELEGRAM**, por el cual también los pilotos pueden comunicarse entre ellos y con el Staff, y viceversa.

3.10 Esta Compañía no exige un mínimo número de horas ni de vuelos mensuales a sus pilotos, pero es cierto que la inactividad continuada de un piloto nos da a entender que no tiene interés en continuar formando parte de la Compañía, y será investigada.

Por otra parte, el sistema de FSA marca las fases de inactividad de los pilotos, según el tiempo que llevan sin volar:

- **ACTIVE** (piloto activo dentro del último mes)
- **INACTIVE** (piloto que hace más de 30 días que no vuela)
- **SUSPENDED** (piloto que hace más de 60 días que no vuela)
- **DISMISSED** (piloto que lleva 90 días o más sin volar)

Además de esto, el sistema **FSA** eliminará de forma automática y sin previo aviso, a los pilotos de nuevo ingreso que soliciten ser miembros de la compañía, y una vez aceptados, no hagan al menos 10 vuelos en tres meses.

Cuando se observe por parte de la Dirección un periodo de inactividad prolongada injustificada, se tratará de contactar con el piloto en cuestión mediante e-mail, a fin de conocer si tiene algún problema personal que le impide volar o simplemente no tiene interés en continuar formando parte de **Wingavia**. En este segundo caso, o en el supuesto de que no haya respuesta por su parte, se le dará de baja de la Compañía sin más trámites.

3.11 Por último, y aunque no parezca necesario expresarlo entre caballeros y damas, a todos los pilotos de la Compañía se les exige lo más básico: **respeto y educación** para con sus compañeros, incluyendo a la Dirección, que también somos compañeros y pilotos. Nosotros ponemos el esfuerzo de crear la Compañía, costearla, mantenerla, gestionarla, crear rutas, pintar aviones y emplear nuestro tiempo libre en este proyecto en el que hemos creído desde un principio. Pero también nos gusta volar, y no es tolerable ningún nivel de exigencia por parte de nadie si las cosas no salen tan bien como nos gustaría o en el plazo en que nos gustaría. Estamos aquí para divertirnos y pasarlo bien, no para servir a los intereses de nadie. La crítica constructiva es bienvenida y hasta apreciada, y las sugerencias de nuevas rutas o nuevos aviones son muy valoradas, ya que la mejora de la Compañía es labor de todos, pero la falta de respeto a los demás y la descortesía son intolerables.

El incumplimiento de esta norma básica de cortesía y respeto, será motivo de falta muy grave, lo cual se sancionará según la tabla de sanciones, pudiendo terminar con la expulsión del piloto de la Compañía.

4. Sistema de Rangos

Como en toda Compañía aérea, y también condicionado por nuestra gestora de vuelos, se ha establecido un sistema de rangos para que los pilotos vayan adquiriendo experiencia y formación de una manera continuada y progresiva.

4.1 Todo piloto recién incorporado a la Compañía obtendrá el rango de **BASIC PILOT**, independientemente de las horas aportadas y reconocidas en otra Compañía y/o en IVAO/VATSIM.

4.2 Los ascensos serán automáticos (los concede el sistema de FSA) desde el rango de **BASIC PILOT** hasta el de **CAPTAIN** incluido, simplemente basándose en el número de horas voladas y en la cantidad de vuelos requeridos, según la tabla que se incluye más adelante.

A partir de **CAPTAIN**, y para ascender a **INSTRUCTOR**, además de exigirse el número de horas establecidas en la tabla, será precisa la aprobación expresa del Staff en cada caso, en base a la trayectoria, expediente e historial del piloto. También, a criterio del Staff, se podrá exigir una prueba de conocimientos apropiada para el ascenso a **INSTRUCTOR**. Es obvio que no todos los pilotos son aptos para todo tipo de aeronave.

4.3 Aún a pesar de haber sido ascendido en su momento, bien de forma automática o con el beneplácito del Staff, un piloto podrá ser rebajado de rango sí, con sus actuaciones e informes, demuestra que **no es capaz** de volar formalmente y con eficiencia los aparatos incluidos de su rango actual. Como sanción, podrá ser pasado a INACTIVO por un período de tiempo, y su solicitud de re-ascender al rango perdido, requerirá de una prueba de conocimientos apropiada.

En nuestra página web pueden verse los datos de nuestros pilotos y su rango asociado en cada momento.

La tabla de rangos establecida en nuestra Compañía es la siguiente:

NIVEL	CLAVE	DIVISA	REQUISITOS ASCENSO		
			HORAS	VUELOS	AUTOMAT.
BASIC PILOT	BPL		10	6	SI
SECOND OFFICER	SOF		30	15	SI
FIRST OFFICER	FOF		75	35	SI
CAPTAIN	CAP		115	60	SI
INSTRUCTOR	INS		180	100	NO
EXECUTIVE OFFICER	CEO		-	-	NO

Nota 1: La antigüedad comienza a contar desde el día de alta del piloto en la Compañía.

Nota 2: Como puede verse en la tabla, a cada rango se asciende tras alcanzar un número mínimo de horas voladas, junto con un número mínimo de vuelos. En la columna **AUTOMAT.**, se indican cuáles son los rangos a los que se accede de forma automática simplemente por alcanzar las horas y vuelos exigidos, indicados con **SI**, y cuáles son los que exigen la aprobación del Staff.

4.4 Además de los rangos oficiales, que son los únicos reconocidos dentro de Wingavia, la gestora **FS Airlines** tiene establecido un sistema de recompensas del tipo medallas, reconocimientos o diplomas, que complementa el sistema de rangos, de cara a estimular la consecución de determinados hitos dentro de la Compañía.

La información actualizada respecto a este sistema de recompensas, se puede consultar al pie de la página del perfil de cada piloto dentro de FSA, en el apartado **PREMIOS**.

5. Normas específicas para el servicio Express.

5.1 El servicio de paquetería Express ha sido creado con la finalidad de obtener un mayor rendimiento económico derivado del transporte urgente de mercancías. Por ello, las tarifas por libra transportada por este servicio, son superiores a las utilizadas por las líneas regulares de carga.

5.2 A los efectos de cubrir este servicio, la Compañía cuenta con varias aeronaves ligeras, del tipo **Cessna Caravan 208B**, que serán utilizadas tanto para rutas regulares como para cubrir este Servicio Express, al mismo tiempo que sirven para el aprendizaje de los pilotos básicos. En caso necesario, se podrán utilizar eventualmente otras aeronaves para complementar la demanda de este servicio.

5.3 En este servicio Express, se permite el acceso a los **BASIC PILOT**, para su entrenamiento, y siempre que cumplan las condiciones operativas especiales del propio Servicio Express, que se expresan más adelante.

A los **BASIC PILOT**, cuando entran en la Compañía, se les asignarán unos vuelos obligatorios, que por lo general consistirán en un circuito Express completo con todos sus tramos. Si no cumpliera con las expectativas, se le podrán asignar nuevos vuelos obligatorios hasta que su aptitud sea aceptable.

5.4 La particularidad de este servicio Express, además de su carácter de "urgente", es que se basa en el funcionamiento mediante circuitos circulares completos. Es decir, que las rutas Express comienzan y terminan en un aeródromo HUB, pero pasando por varios aeródromos diferentes a lo largo de la ruta o circuito, haciendo varias "piernas" o tramos, y todos ellos en condiciones **VFR** (vuelo visual). Estos circuitos solamente se pueden volar en un único sentido circular.

Para identificar fácilmente estas rutas Express, la numeración de todas ellas es del tipo "**2XXX**", es decir, que comienzan por el número "**2**".

5.5 Para ofrecer la posibilidad de que cualquier piloto pueda tener la experiencia de volar estos circuitos, aunque no se disponga de mucho tiempo, se concede un plazo máximo de tantos días como tramos tenga el circuito, para completar el mismo, haciendo los tramos a la discreción del piloto, (pueden hacerse dos tramos en un día o uno al día, por ejemplo, según la disponibilidad de cada uno).

5.6 Es posible que alguien comience un circuito y, por circunstancias personales (trabajo, estudios, enfermedad, etc.), estime que no va a ser capaz de terminarlo en el plazo previsto. En tal caso deberá comunicarlo al **Staff**, para enviar a otro piloto a terminar el circuito y devolver el aparato a su HUB original, para que pueda iniciar un nuevo circuito con otro piloto. En tal caso, **NO** se contabilizará como falta el hecho de dejar el circuito a medias.

5.7 En los circuitos Express, **NO se le puede "robar" el avión al piloto** que lo está completando. Solo se pueden ejecutar estos circuitos Express comenzado

necesariamente en el HUB de origen del circuito y terminando de nuevo en el mismo HUB.

Todos los detalles del **Servicio Express**, pueden verse dentro del apartado **Operaciones**, en nuestra página web.

6. Régimen disciplinario

6.1 Tabla de faltas y sanciones:

FALTA	TIPO	SANCIÓN
Dejar un circuito Express a medias* sin comunicarlo a la Dirección. <i>*(la NO conclusión dentro del plazo implica que se ha dejado a medias)</i>	MEDIA	Si se acumulan 2 faltas, se penalizará con 15 días de inactividad.
Dejar un piloto abandonado al "robarle" el avión durante un circuito Express	MEDIA	Si se acumulan 2 faltas, se penalizará con 1 mes de inactividad.
Dejar una aeronave abandonada en un aeropuerto NO HUB	GRAVE	Si se acumulan 2 faltas, se penalizará con 1 mes de inactividad.
Inactividad injustificada por tiempo indeterminado.	GRAVE	Revisión del expediente disciplinario, investigación de las causas, y en su caso, expulsión de la Compañía.
Volar rutas Express con aviones inapropiados.	GRAVE	1ª vez, apercibimiento 2ª vez, suspensión por 7 días
Accidentarse con pérdida de la aeronave* 3 veces en un mes, o en 1 de entre 5 vuelos <i>*Es indiferente la aeronave implicada en el accidente</i>	GRAVE	Pérdida de un rango, desactivación por tiempo y prueba de reingreso (excepto para el rango de Estudiante)
Mal comportamiento o malos modos, y falta de educación en las comunicaciones con otros miembros de la Compañía	MUY GRAVE	Suspensión del piloto por tiempo a determinar, y si persiste en dicha actitud, Expulsión de la Compañía
Hacer caso omiso de la Normativa Interna reiteradamente	MUY GRAVE	Suspensión del piloto por tiempo a determinar, y si persiste en dicha actitud, Expulsión de la Compañía

Nota: Los casos de accidente, por apagado o "cuelgue" del ordenador inesperadamente, **deberán comunicarse inmediatamente al Staff Directivo**, con un breve informe de la incidencia, vía correo electrónico o TELEGRAM, que contenga al menos los datos de **fecha, lugar y matrícula** del avión implicado.

6.3 Aunque se procura mantener una cierta flexibilidad al aplicar las sanciones, se hace constar que, en caso de que una falta se repita continuamente por parte del piloto, se aplicará la sanción correspondiente sin contemplaciones ni medias tintas.

6.2 Cada falta, proceda o no proceda sanción, se registrará en el **expediente del piloto**, y será tenida en cuenta tanto para su historial como para futuros ascensos.

6.4 El **expediente personal** de cada piloto es un **documento privado**, ya que contiene datos personales. Solamente los miembros del Staff tienen acceso a **TODOS** los expedientes.

7. Política de Comunicación de la Compañía

7.1 Todas las comunicaciones internas de los pilotos entre sí, y con la Dirección de la Compañía se realizarán por cualquiera de los medios a disposición de la plantilla: por escrito, a través del **correo electrónico privado** de cada uno, o por escrito/voz, a través de **los canales on-line establecidos (redes sociales, etc)**.

a) En cuanto a **estos canales on-line**, se ha de recordar que, para el desarrollo de los eventos ocasionales, se creará un grupo común temporal, llamado **WINGAVIA** (o algo similar), donde nos conectamos todos los participantes en el momento necesario. Una vez terminado el evento, ese grupo será eliminado. Los pilotos que quieran hablar entre ellos, deberán hacerlo por su chat privado.

b) Finalmente, a efectos de comunicación habitual del día a día, también se utilizan grupos de usuarios creados para pilotos, en esos canales de comunicación **on-line**. El denominado **Wingavia Cargo V.A.**, está destinado al contacto entre pilotos, resolución de problemas técnicos, avisos urgentes y temas relacionados con la Compañía o con la simulación. Se permiten fotos o videos relativos a alguno de estos temas, pero con **MODERACIÓN**. Queda expresamente prohibido el uso del canal para la exhibición o intercambio de videos, textos, fotos o ficheros de audio ajenos a los temas antes mencionados. El Staff Directivo se reserva el derecho a eliminar cualquier publicación que no cumpla con estos requisitos, así como el de sancionar o expulsar al piloto reincidente.

7.2 Los idiomas oficiales de la Compañía son el **español y el inglés**. Por tanto, todas las comunicaciones dentro de la misma deberán llevarse a cabo en uno de los dos idiomas indistintamente, no siendo admisibles comunicaciones en cualquier otra lengua cooficial de España ni extranjera, a excepción, por supuesto, de las comunicaciones privadas entre los miembros de la compañía que así lo quieran.

7.3 Siempre que se trate un tema de cierta relevancia colectiva, la Compañía publicará una Circular informativa al respecto, y cuya numeración de referencia comienza de nuevo con cada año natural (01/2021, 02/2021..... 01/2022, etc.) En el momento de publicarse, cada Circular es remitida por e-mail a todos los miembros de la Compañía, pero eso no garantiza que los miembros admitidos en Wingavia posteriormente a la fecha de publicación de la Circular, tengan conocimiento de la misma, por lo que una copia de dichas Circulares se publicará de forma permanente en la página web de la Compañía, en la sección Almacén / Documentos. Igualmente, también podrá publicarse una copia de dicha Circular en el grupo de comunicación **on-line**.

8. Política Económica de la Compañía

8.1 La Gestión económica de Wingavia se lleva a cabo por el Staff con la inestimable ayuda de nuestra gestora FSA, ofreciendo información permanente del estado de cuentas a través de la página **Empresa** de la web, y con informes periódicos de los gastos e ingresos producidos por las operaciones de vuelo, compras, averías, reparaciones, combustible, etc.

8.2 Para el control del combustible consumido, la carga transportada, los costes, gastos y las penalizaciones, todos los pilotos deberán, al finalizar cada vuelo, enviar el **reporte de vuelo** a través del recuadro del Cliente de FSA, siguiendo estrictamente lo indicado en el punto **3.6** de la presente **Normativa Interna**.

Adicionalmente, el piloto puede aportar sus comentarios relacionados con el vuelo en la ventana en blanco reservada para ello en el Cliente, donde dice "**Write here your comments...**"

9. Staff Directivo

9.1 El **Staff Directivo** está compuesto por un número variable de integrantes, según las necesidades, y cada uno con una labor específica, aunque todos pueden desarrollar otros cometidos en un momento dado. Además, todos los miembros del Staff son también pilotos, y comparten su tiempo entre la gestión de la Compañía y el vuelo de nuestros aviones y rutas.

La composición actualizada del Staff Directivo de la Compañía, así como el listado general de pilotos activos, puede verse en todo momento en nuestra página web, sección **Empresa**.

9.2 Esta **Normativa Interna** ha sido desarrollada conjuntamente por el Departamento de Operaciones y la Dirección de **Wingavia**, y consensuada con el resto del Staff de la Compañía. Podrá ser revisada y/o modificada cada vez que así se estime por parte de la misma, ya sea a petición propia de los miembros del Staff, o a requerimiento razonado de los miembros de la Compañía, y siempre con el visto bueno de aquellos.

Este documento entrará en vigor en el momento de su publicación, y será válido hasta que sea enmendado o sustituido por una nueva versión.

* * * * *

Madrid, 20 de agosto de 2022