

Aerolíneas Argentinas

Virtual

Revisión Agosto 2009

ESCALAFON DE PILOTOS

Indice

1. Escala de Promoción	1
2. Facultades de Cada Rango	2
3. Tipos de Evaluación para Cada Rango	3
4. Criterios de Examinaciones	4

1. **Escala de Promoción**

La escala de promoción se ha fijado por experiencia y habilidad, a través de un sistema de calificaciones, tendiente a promover en el plantel de pilotos de **Aerolíneas Argentinas Virtual** incentivos para afrontar nuevos desafíos y el perfeccionamiento continuo por propio interés, donde primen el conocimiento por encima de la simple acumulación de horas de vuelo.

La secuencia de ascenso no puede ser evitada, y cada ascenso se efectuará a la categoría inmediata superior, **el ascenso a una categoría saltando categorías intermedias está terminantemente prohibido.**

Es interés de la Dirección de la Empresa que el piloto sienta el orgullo de haber llegado a una posición que ha conseguido tras el esfuerzo que implica un aprendizaje, por vocación y esfuerzo. Esto tenderá el día de mañana a convertir a los pilotos virtuales argentinos en pilotos capaces de afrontar el vuelo virtual por instrumentos bajo cualquier condición, reforzando en la práctica la imagen que todos queremos reflejar de la línea aérea de bandera virtual de nuestro país.

- A. Primer Oficial Cabotaje**
- B. Comandante Cabotaje**
- C. Primer Oficial Regional**
- D. Comandante Regional**
- E. Primer Oficial Internacional**
- F. Comandante Internacional**
- G. Jefe de Línea**
- H. Jefe de Flota**

OBSERVACIÓN

Solamente los pilotos que revisten en categoría Pilotos Ingresantes podrán reportar vuelos realizados en equipo BAE Jet Stream 32 EP, salvo cuando se autorice hacerlo en vuelos u operaciones especiales.

2. Facultades de Cada Rango

2.1 Limitaciones para cada rango (Mínimos de Operación):

Rango	Mínimos		Distancia Máxima	Aproximac. IFR	NAV	Avion
	Techo	Visibilidad				
Ingresante	2000	10 Km	400NM	NO (D)	ADF/RMI	BAE - JS
A	2000	10 Km	600 NM	NO (D)	ADF/RMI	B732 – B735 - MD
B	1000	7000 m.	1000 NM	SI (B/C)	A+VOR/DME	B732 – B735 - MD
C	500	5000 m.	1500 NM	SI (A)	B+ILS	B732-B735-B737-MD
D	CATI	CATI	3000 NM	SI (A)	CAT I	B732-B735-B737-MD
E	CATI	CATI	5000 NM	SI (A)	CAT I	742 - A340
F	CAT II	CATII	ILI	SI (A2)	CATII	744 - A340
G	CAT II	CATII	ILI	SI (A2)	CATII	744 - A340
H	CAT III	CATIII	ILI	SI (A3)	CATIII	744 - A340

Nota:

Distancias: Millas Náuticas

Techo: Pies

Aprox. IFR: Categorías:

A – Aproximación de precisión (ILS) A CAT I; A2 CAT II y A3 CAT III (a/b y c)

B – Aproximación de NO precisión (NPA): Aproximaciones basadas en VOR (VOR, VOR LO LI, VOR NDB, VOR DME, VOR DME LO LI, etc.)

C – Aproximación de NO precisión (NPA): Aproximaciones basadas en NDB (NDB, NDB LO LI, etc.)

D – Aproximaciones VISUALES (VFR EXCLUSIVAMENTE): En condiciones VMC, y con el campo a la vista.

2.2 Excepciones:

Limite de Distancia: Cada categoría tiene una distancia máxima de vuelo. Esta distancia máxima se mide exclusivamente en el tramo **Origen – Destino**. No existe este límite de distancia (más allá de la autonomía del avión) para el tramo **Destino – Alternativa**, por tratarse de un vuelo de seguridad.

2.3 Requisitos Mínimos de Horas para ascensos:

Se especifican los siguientes **totales de horas acumuladas** como requisito para ascender a la categoría inmediata superior.

Los distintos rangos son de ascenso consecutivo y no podrán saltarse, todas las promociones se realizarán en este orden, aunque las horas acumuladas permitan al piloto ascender a una categoría superior, deberá hacerlo cumpliendo los requisitos de exámen, para cada una de las categorías intermedias.

Ejemplo: Si un piloto está en categoría **C (Primer Oficial Regional)** y tiene 510 Hs. Totales acumuladas, podría ascender a categoría **F (Comandante Internacional)**, pero lo hará cumpliendo las exámenes intermedias: **Comandante Regional**, una vez aprobada, **Primer Oficial Internacional**, y luego **Comandante Internacional**.

Rango		Asciende a		Horas Totales Requeridas
A	Primer Oficial Cabotaje	B	Comandante Cabotaje	40
B	Comandante Cabotaje	C	Primer Oficial Regional	80
C	Primer Oficial Regional	D	Comandante Regional	150
D	Comandante Regional	E	Primer Oficial Internacional	300
E	Primer Oficial Internacional	F	Comandante Internacional	500
F	Comandante Internacional	G	Jefe de Línea	1000
G	Jefe de Línea	H	Jefe de Flota	1500

Nota: Además de la cantidad de horas mínimas para rendir cada examen, es requisito que el piloto haya revistado **no menos de 30 días** en la categoría que actualmente detenta.

3. Tipos de evaluación para cada rango

De acuerdo al rango al que el piloto siendo examinado aspira, será examinado con un examen escrito online, un examen técnico-operativo escrito, y/o un examen de tipo LOFT.

Cada uno de ellos requiere que el examen anterior esté aprobado.

Escrito

Se divide en tres secciones. Reglamentos, Operaciones y Navegación. Se exigirán las siguientes calificaciones para aprobar cada sección de acuerdo a la categoría.

Sección	Ascenso a Categoría / Calificación (respuestas correctas/totales)							
	B	C	D	E	F	G	H	
Reglamentos	7/10	8/10	5/6	5/6	2/3	2/3	3/3	
Operaciones	7/10	8/10	8/9	8/9	5/6	6/6	6/6	
Navegacion	7/10	8/10	14/15	14/15	20/21	21/21	21/21	

Exámenes Complementarios (Operativo, Técnico y LOFT)

Rango	Escrito	Complementario	Avion
B	SI	NO REQ.	B 737- MD
C	SI	NO REQ.	B 737- MD
D	SI	TECNICO OPERATIVO ESCRITO	B 737- MD
E	SI	TECNICO OPERATIVO ESCRITO	744 - A340
F	SI	TECNICO OPERATIVO ESCRITO + VUELO CHARTER	744 - A340
G	SI	TECNICO OPERATIVO ESCRITO + VUELO CHARTER	A340 - 744
H	SI	TECNICO OPERATIVO ESCRITO + VUELO CHARTER	A340 - 744

Examen Técnico Operativo Escrito: Se concretará vía e-mail de acuerdo a las premisas que se le enviarán al piloto. Podrá complementarse con exámenes orales cuando la Dir. de Operaciones o de Personal lo juzguen conveniente.

En el examen podrá requerirse conocimientos sobre despacho, peso y balanceo, programación de vuelo, criterio de selección, interpretación de METAR, selección de aerovía y nivel de vuelo, determinación de combustible y navegación, utilización de cartas de navegación y de aproximación por instrumentos, resolución de problemas.

Vuelo charter:

El vuelo charter será designado vía e-mail y para la realización del mismo se deberán cumplir con los siguientes requisitos:

- A) Se debe aprobar el examen correspondiente del ExaminarT.
- B) Se debe aprobar el exámen Técnico Operativo correspondiente.
- C) Se debe volar el vuelo charter del mes en que se solicita el examen.

Para aprobar el punto C se debe:

- 1) cumplir con todo lo indicado en el Reglamento de vuelos Charter.
- 2) Realizar el vuelo Charter dentro de los 5 días corridos desde que la Gerencia de Personal confirma al examinado la aprobación del exámen Técnico Operativo.
- 3) Agregar la información completa de la navegación, incluyendo las ETAs a cada FIX de la ruta y las horas reales en que pasó vertical a ellas, con los consumos estimados y reales de combustible.

Reglamento de los vuelos charter:

- 1- La Gerencia de Operaciones dará a conocer un vuelo charter mensual.
- 2- Podrán realizarlo los Pilotos de todas las categorías
- 3- Este vuelo especial sólo puede volarse una vez durante el mes en que esté en vigencia.
- 4- El vuelo puede realizarse cualquier día dentro del mes, pero deberá setearse el simulador con la hora indicada para el vuelo.
- 5- Deberá ajustarse en el simulador la carga correspondiente al vuelo.
- 6- Deberá cumplirse con las observaciones especiales que eventualmente formen parte de las instrucciones de la Gerencia de Operaciones para el vuelo en cuestión.
- 7- En Observaciones del PIREP deberá reportarse como: "Vuelo Especial Charter del Mes XXXX", donde XXXX será el nombre del mes que corresponda
- 8- En observaciones del PIREP se deberá indicar el combustible cargado y el remanente al aterrizaje además del aeropuerto de alternativa seleccionado.
- 9- Deberá completar obligatoriamente el casillero "Tipo de Carga y Total" (tener en cuenta el peso de los pasajeros y del equipaje)
- 10- Para aprobar el PIREP el cálculo de combustible debe estar de acuerdo a las normas reglamentarias.
- 11- Cada piloto reportara de acuerdo a su categoría (con todos los waypoints o solo inicial/final y aerovías)
- 12- Las horas a reportar serán las reales del vuelo.
- 13- Las horas a reportar en caso de hacer el vuelo on line en cualquiera de las redes (VATSIM IVAO) serán las horas reales voladas, mas el 100% de las voladas en la ultima pierna.
- 14- Para ser computadas el Piloto deberá agregarlas a su calculo de horas. Ejemplo: si ha volado en total 02:15 horas y la ultima pierna de este vuelo fue de 01:00 hs. El cálculo para colocar las horas voladas más la bonificación será: $2.3+1= 3.3$. Este numero 3.3 deberá ser colocado en el casillero "Duración del vuelo"
- 15- El límite para envío del Pirep es hasta el 5° día corrido del mes siguiente al vuelo.
- 16- En caso que se disponga se entregará el escenario de partida y destino o uno de ellos.
- 17- En determinados casos las cartas de vuelo se entregarán en el paquete del vuelo charter

NOTA: El vuelo charter reemplaza **momentáneamente** al **Examen LOFT: (Line Operating Flight Training)** hasta que se puedan terminar de reunir las herramientas necesarias para poder realizar este tipo de evaluaciones. Cuando esto suceda se notificará por los canales habituales y se emitirá un nuevo reglamento escalafonario.

El examen LOFT volverá a ser el exámen final en las últimas categorías y formará parte de la última etapa de evolución la cual se concretará en línea, y consistirá en una operación normal de línea bajo supervisión de un inspector de la compañía, que evaluará el desempeño del piloto ante circunstancias imprevistas.

Se considera que en las categorías superiores el piloto debe ser capaz de realizar sus vuelos bajo todas los modos posibles (incluyendo el vuelo online), este examen se realizará online en modo punto a punto, de modo con el mismo criterio que el anterior (el técnico operativo), pero agregando una evaluación interactiva en tiempo real, en la que se juzgará la capacidad y el criterio del piloto.

4 - Criterios para Examinaciones

Solicitudes

Cuando el piloto se considere **APTO PARA SU ASCENSO A LA SIGUIENTE CATEGORÍA** ingresará con su **ID** y **Password** al **"ExaminAR-T®"** el propio sistema evaluará si el piloto se encuentra habilitado para rendir el examen, y le presentará automáticamente un examen del tipo de opción múltiple, para la categoría que corresponde.

A partir de ese momento, el examen **debe ser respondido**. Si el piloto se arrepiente, cierra accidentalmente la página, o envía el formulario vacío, el examen quedará automáticamente reprobado, debiendo el piloto cumplir el tiempo de espera reglamentario para proceder a solicitar un nuevo examen.

El sistema evaluará en el momento el examen teórico, presentando al piloto su calificación, la condición de aprobado o reprobado, enviando también notificación por e-mail al piloto **a la dirección registrada en el sistema APS** por lo tanto el piloto debe saber que **si su e-mail no está actualizado, no recibirá la notificación de su examen** y notificará también a la Dirección de Personal para que cumplimente la etapa siguiente si corresponde (examen técnico operativo si corresponde, o verificar la información pertinente para realizar el ascenso).

Los ascensos serán realizados **manualmente** por la Dirección de Personal, independientemente del resultado del examen.

La Dirección de Personal determinará en última instancia si el piloto debe ser ascendido, con la conformidad de la Dirección de Operaciones. La Dirección de Operaciones está facultada para requerir a la Dirección de Personal que se tome un examen de tipo "recurrent" de reválida a cualquier piloto. Asimismo, la propia Dirección de Personal podrá confirmar los resultados de un examen presentado a través del sistema automático, a través de un examen especial, personalizado, que podrá ser oral, escrito, teórico y/o práctico, sobre una o todas las áreas de examinación (reglamentos, operaciones y navegación).

En caso de reprobado el examen, el piloto será informado de sus puntos débiles, y podrá optar por:

Solicitar un nuevo examen.

Para intentar nuevamente aprobar el ascenso, téngase en cuenta los criterios que se expresan más abajo sobre **re-examinaciones**.

Continuar su adiestramiento.

Bajo la asistencia del Centro de Capacitación y Entrenamiento, a fin de evacuar todas sus dudas, y realizar las prácticas con instructor que considere convenientes.

Re - Examinaciones

Ningún examen reprobado puede repetirse dentro de los 15 días de realizado el inmediato anterior. Todo piloto deberá tener una antigüedad mínima en la categoría de 30 días, antes de poder ascender.

Cada examen puede repetirse un máximo de 3 veces. A la tercera vez, que se reprueba el mismo examen, no se podrá realizar un nuevo examen hasta transcurridos 30 días del inmediato anterior, repitiéndose el plazo de 30 días hasta tanto se apruebe dicho examen.

Composición de los Exámenes

Los exámenes teóricos para cada rango estarán compuestos por 30 preguntas, que se integrarán de la siguiente manera para cada rango:

Ascenso a Cte. Cabotaje (cat B)

REGLAMENTOS: (33% del examen): Preguntas relacionadas con los reglamentos de Aerolíneas Virtual, Reglas de vuelo visual e instrumental, y reglas de conductas generales de las redes de vuelo virtual. Compuestas en un 50% por preguntas genéricas (Reglamento Interno), y 50% por preguntas específicas del rango al que aspira (Normas Escalafonarias).

OPERACIONES: (33% del examen): Preguntas relacionadas con la operación, basadas en el Manual de Operaciones de Aerolíneas Argentinas virtual (MOPS).

NAVEGACION: (33% del examen): Preguntas relacionadas con el tipo de navegación que el piloto debe dominar para ingresar a la categoría a la que se postula, integradas por preguntas genéricas, y específicas de Aproximaciones de No Precisión, y Aproximaciones de Precisión.

En tal caso, un examen escrito quedaría compuesto por:

10 preguntas sobre REGLAMENTOS

10 preguntas sobre OPERACION

10 preguntas sobre NAVEGACIÓN

Ascenso a PO Regional (cat C) y a Cte Regional (cat D)

REGLAMENTOS: (20% del examen): Preguntas relacionadas con los reglamentos de Aerolíneas Virtual, Reglas de vuelo visual e instrumental, y reglas de conductas generales de las redes de vuelo virtual. Compuestas en un 50% por preguntas genéricas (Reglamento Interno), y 50% por preguntas específicas del rango al que aspira (Normas Escalafonarias).

OPERACIONES: (30% del examen): Preguntas relacionadas con la operación, basadas en el Manual de Operaciones de Aerolíneas Argentinas virtual (MOPS).

NAVEGACION: (50% del examen): Preguntas relacionadas con el tipo de navegación que el piloto debe dominar para ingresar a la categoría a la que se postula, integradas por preguntas genéricas, y específicas de Aproximaciones de No Precisión, y Aproximaciones de Precisión.

En tal caso, un examen escrito quedaría compuesto por:

6 preguntas sobre REGLAMENTOS

9 preguntas sobre OPERACION

15 preguntas sobre NAVEGACIÓN

Ascenso a PO Internacional (cat E) y a Cte Internacional (cat F)

REGLAMENTOS: (10% del examen): Preguntas relacionadas con los reglamentos de Aerolíneas Virtual, Reglas de vuelo visual e instrumental, y reglas de conductas generales de las redes de vuelo virtual. Compuestas en un 50% por preguntas genéricas (Reglamento Interno), y 50% por preguntas específicas del rango al que aspira (Normas Escalafonarias).

OPERACIONES: (20% del examen): Preguntas relacionadas con la operación, basadas en el Manual de Operaciones de Aerolíneas Argentinas virtual (MOPS).

NAVEGACION: (70% del examen): Preguntas relacionadas con el tipo de navegación que el piloto debe dominar para ingresar a la categoría a la que se postula, integradas por preguntas genéricas, y específicas de Aproximaciones de No Precisión, y Aproximaciones de Precisión.

En tal caso, un examen escrito quedaría compuesto por:

3 preguntas sobre REGLAMENTOS

6 preguntas sobre OPERACIÓN

21 preguntas sobre NAVEGACIÓN

Ascenso a Jefe de Línea (cat G) y a Jefe de Flota (H)

REGLAMENTOS: (10% del examen): Preguntas relacionadas con los reglamentos de Aerolíneas Virtual, Reglas de vuelo visual e instrumental, y reglas de conductas generales de las redes de vuelo virtual. Compuestas en un 50% por preguntas genéricas (Reglamento Interno), y 50% por preguntas específicas del rango al que aspira (Normas Escalafonarias).

OPERACIONES: (20% del examen): Preguntas relacionadas con la operación, basadas en el Manual de Operaciones de Aerolíneas Argentinas virtual (MOPS).

NAVEGACION: (70% del examen): Preguntas relacionadas con el tipo de navegación que el piloto debe dominar para ingresar a la categoría a la que se postula, integradas por preguntas genéricas, y específicas de Aproximaciones de No Precisión, y Aproximaciones de Precisión.

En tal caso, un examen escrito quedaría compuesto por:

3 preguntas sobre REGLAMENTOS

6 preguntas sobre OPERACIÓN

21 preguntas sobre NAVEGACIÓN

Evaluación escrita:

A cumplimentar inmediatamente, sin más plazo que el que el piloto pueda mantener esa página abierta, sin abandonarla ni cerrarla. El examen es de carácter "a libro abierto" y el piloto puede consultar el material disponible online. Los únicos requisitos son no abandonar esa página y no solicitar ayuda para las respuestas en el foro de ARV, ni por ningún sistema de mensajería durante el examen, ya que de hacerlo el mismo se considerará no respondido y será reprobado.

Evaluación Técnica Operativa Escrita

A cumplimentar vía e-mail con plazo máximo de respuesta de 48 horas corridas.

Evaluación tipo LOFT

A cumplimentar online, previa coordinación con el piloto, de acuerdo a las circunstancias que la situación requiera.

Validez de los exámenes aprobados:

Cada examen aprobado tiene una validez de **10 días corridos** a partir de su fecha de aprobación. Si se requiere superar una nueva instancia de examen (oral y/o práctico) el examen inmediato anterior debe estar en validez.

Presentación ante el examinador:

Si una vez coordinado fecha y hora de un examen, el aspirante no se presenta, se declarará ausente al mismo, y se dará por reprobado la totalidad del mismo, incluyendo sus instancias previas si las hubiere. En tal caso, regirán a partir de allí los criterios sobre re-examinaciones citados más arriba.

Previo aviso de ausencias:

Sólo se admitirán, una vez concertada fecha y hora de un examen (oral y/o práctico), avisos previos con una antelación de al menos 48 horas. No se admitirán justificaciones posteriores. Todas las justificaciones deberán ser anteriores. En los casos en que se trate de razones de absoluta fuerza mayor, se podrá contemplar una justificación de menos de 48 horas, y hasta de último momento. Pero bajo ningún concepto se admitirán ausencias sin previo aviso.