

REGLEMENT INTERNE AIR INTER VIRTUAL AIRLINE

révision 2.3.3 / 20 Octobre 2006

1.0 - Air Inter Virtual Airline est une compagnie aérienne virtuelle de transport civil fonctionnant sur le réseau Internet IVAO en accord et en partenariat avec l'ARIT (Association des Anciens d'Air Inter), et utilisant comme plateforme Microsoft Flight Simulator 2004 "A Century of Flight" et/ou Microsoft Flight Simulator X.

1.1 - Tout contact avec Air Inter Virtual Airline se fait par le biais du site Internet: **<http://www.airinter-va.com>** et/ou par courrier électronique: **air-inter@wanadoo.fr**

1.2 - Les décisions sont prises en concertation entre les membres du staff, la décision finale revenant au Directeur de la compagnie.

1.3 - Air Inter Virtual Airline est basé, comme dans la réalité, sur le hub de Paris-Orly (Orly-Ouest, LFPO). Des partenariats avec d'autres compagnies sont envisagés, notamment en ce qui concerne les vols longs courriers.

1.4 - Tous les software/hardware (Avions, Panels, Textures, Scènes, logiciels, etc...) mis à la disposition des membres par le biais d'Air Inter Virtual Airline (téléchargement ou autre) sont strictement réservés aux membres de la compagnie, et ne devras en AUCUN CAS être redistribués par quelques moyen que ce soit, à qui que ce soit. Tout manquement à cette règle sera passible d'une exclusion immédiate du membre ayant fauté.

2.0 - Air Inter Virtual Airline utilise l'aéroport de Tozeur-Nefta (DTTZ), situé dans le Sud Tunisien, pour la formation des pilotes et tests avions. Cet aéroport, de part sa situation géographique, fréquentation et équipements, est adéquate pour toute formation, entraînement et/ou test appareils. Les vols et changements d'appareils peuvent directement se faire au départ de Tozeur sans être obligé de convoier les appareils depuis Orly (sauf pour les vols commerciaux bien entendu).

2.1 - La flotte d'appareils d'Air Inter Virtual Airline est constituée d'appareils ayant été réellement utilisés par la compagnie Air Inter tout au long de ces 34 années d'existence.

2.2 - La flotte d'Air Inter Virtual Airline est répartie en 5 Catégorie: A, B, C, D, E.

3.0 - Les pilotes sont classés en 5 Catégories: Cdt. Cat. A / Cdt. Cat. B / Cdt. Cat. C / Cdt. Cat. D / Cdt. Cat. E (Cdt= Commandant, Cat=Catégorie).

3.1 - Pourra devenir membre d'Air Inter Virtual Airline toute personne en faisant la demande. Après acceptation, le nouveau membre aura alors un statut de Stagiaire et sera restreint à la Cat.A jusqu'à l'obtention du statut de Pilote. Pour ce faire, le membre-stagiaire devra effectuer les heures requises de la Cat.A (voir §3.5) dans un délais de 6 mois maximum suivant sa date d'intégration dans la compagnie et montrer sa motivation générale (ex: régularité et sérieux des vols, participation à la vie de la VA, au forum, aux vols "Fly-in", discussions d'ordre général, intérêt pour Air Inter et l'aviation en général, etc...). Au regard de tout ceci, une décision sera prise par les membres du staff, la décision finale revenant au Directeur de la compagnie.

3.2 - Le Directeur de la compagnie Air Inter Virtual Airline se réserve le droit d'admettre un membre, de refuser son inscription, et/ou de le/la licencier, si cela s'avère nécessaire pour la bonne marche et/ou l'image de marque d'Air Inter Virtual Airline et/ou de l'ARIT (Association des Anciens d'Air Inter) et/ou d'Air Inter.

3.3 - Pour les fonctions d'administrations au sein d'Air Inter Virtual Airline, seul les dirigeants de la compagnie peuvent accorder ou non le recrutement, la décision finale revenant au Directeur de la compagnie. Tout recrutement sera rendu public par le biais du site Internet et/ou du forum et/ou de la "Air Inter News Letter" et/ou par courrier électronique.

3.4 - Chaque personne membre d'Air Inter Virtual Airline débutera au grade de Commandant Catégorie A (Cdt. Cat. A), y compris les membres du staff ainsi que le Directeur (par soucis d'équité entre les membres).

3.5 - Un minimum d'heures de vol par type d'appareil définissent la progression des pilotes dans les différentes catégories:

o Catégorie A: 5 heures par type d'appareil soit un total de 20 heures à effectué dans un délais maximal de 6 mois à partir de la date d'admission du pilote dans la compagnie. Si, passé le délais de 6 mois, le pilote n'a pas rempli le quota d'heures, le staff prendra une décision en fonction des éléments apportés par le pilote (cas de force majeure, mauvaise volonté du pilote à participer, problème d'ordre diverses, etc...). La décision pouvant, le cas échéant, aller jusqu'au licenciement du pilote fautif.

o Catégorie B: 5 heures par type d'appareil soit un total de 25 heures à effectué dans un délais maximal de 6 mois à partir de la date d'admission du pilote dans la catégorie B. Si, passé le délais de 6 mois, le pilote n'a pas rempli le quota d'heures, il sera rétrogradé en catégorie A et devra à nouveau remplir les conditions de la catégorie A pour être éligible en catégorie B.

o Catégorie C: 8 heures par type d'appareil soit un total de 40 heures à effectué dans un délais maximal de 6 mois à partir de la date d'admission du pilote dans la catégorie C. Si, passé le délais de 6 mois, le pilote n'a pas rempli le quota d'heures, il sera rétrogradé en catégorie B et devra à nouveau remplir les conditions de la catégorie B pour être éligible en catégorie C.

o Catégorie D: 10 heures par type d'appareil soit un total de 40 heures à effectué dans un délais maximal de 6 mois à partir de la date d'admission du pilote dans la catégorie D. Si, passé le délais de 6 mois, le pilote n'a pas rempli le quota d'heures, il sera rétrogradé en catégorie C et devra à nouveau remplir les conditions de la catégorie C pour être éligible en catégorie D.

o Catégorie E: 12 heures par type d'appareil soit un total de 48 heures à effectué dans un délais maximal de 6 mois à partir de la date d'admission du pilote dans la catégorie E. Si, passé le délais de 6 mois, le pilote n'a pas rempli le quota d'heures, il sera rétrogradé en catégorie D et devra à nouveau remplir les conditions de la catégorie D pour être éligible en catégorie E.

En résumé:

Catégories	Nbr. de types	Heures par type	Heures total	Délais
A	4	5	20	6 mois
B	5	5	25	6 mois
C	5	8	40	6 mois
D	4	10	40	6 mois
E	4	12	48	6 mois

3.6 - Pour les membres désirant devenir instructeur le minimum requis est le suivant:

- Avoir effectué le quota d'heures de vols spécifié dans le tableau ci-dessous et avoir passé avec succès un test pratique.

Soit

- Avoir une expérience réelle en instruction avion. Si l'expérience n'est pas très conséquente, un test pratique pourra être demandé.

Soit

- Avoir été pilote chez Air Inter.

Requis instructeur:

Catégories	Nbr. de types	Heures par type	Heures total	Délais
A	4	10	40	12 mois
B	5	10	50	12 mois
C	5	12	60	12 mois
D	4	15	60	12 mois
E	4	20	80	12 mois

3.7 - Lors de l'inscription (après acceptation de la demande d'inscription), les nouveaux membres se verront envoyés une invitation pour accéder sur le site Web aux parties réservées aux membres et comprenant l'accès aux téléchargements correspondant à leur catégories.

3.8 - Après acceptation et confirmation de leur inscription, les nouveaux membres doivent s'inscrire à la News Letter d'Air Inter VA (onglet News Letter sur la page principale du site ITVA).

Ils devront également respecter, lors de leur inscription sur le site web d'Air Inter (pour accéder à tout ou partie du site, onglet Mon compte sur la page principale du site ITVA), le format suivant pour leur pseudo (afin de faciliter la reconnaissance de chaque membre connecté au site ITVA):

IT suivi du N°ID (fourni lors de la confirmation d'inscription) puis suivi du prénom (sans espace ni caractère).

Ex: IT001Alex

4.0 - Seule seront admises les heures effectuées sur le/les types d'appareils correspondant au grade acquis et justifié par l'envoi du rapport de vol d'ITVAO appelé PIREP (les rapports de vols envoyés sous FsPassengers ne sont pas pris en compte pour la progression). Les membres peuvent voler sur un type d'appareils n'appartenant pas à leurs grades mais, dans ce cas, les heures de vol seront considérées comme nulles et non avenues.

4.1 - Le choix des vols revient aux pilotes et à leurs disponibilités horaires (sauf cas contraire spécifié dans l'onglet "LES HORAIRES" du site Internet). Les pilotes devront IMPERATIVEMENT effectuer leurs vols en mode réel (temps de simulation= x1) sauf cas de force majeure et indépendante de leur volonté. Le mode PAUSE devra être EVITE A TOUT PRIX.

4.2 - Les membres devront s'efforcer de réaliser leurs vols d'une manière le plus réaliste possible et avec tous les systèmes et/ou software/hardware qui sont à leurs disposition (ex: météo/heure réel, difficulté de simulation sur MAX etc...).

4.3 - Les changements d'appareils ne sont admis que sur le Hub de la compagnie (Paris Orly Ouest, LFPO), sauf pour l'Alouette II qui a un statut particulier (voir §4.4 ci-dessous), tout pilotes souhaitant changer d'appareil devra IMPERATIVEMENT revenir sur le Hub pour procéder au changement, dans le cas contraire, les heures de vol seront considérées comme nulles et non avenues.

4.4 - Compte tenue de la faible vitesse de croisière et autonomie de l'Alouette II, la prise en charge de l'appareil n'est pas restreinte à la règle du Hub d'Orly et peut se faire au départ des aéroports suivants pour les vols réguliers:

- Paris-Orly (LFPO)
- Paris-Le Bourget (LFPB)
- Caen-Carpique (LFRK)
- Nice-Côte d'Azur (LFMN)

Et au départ des aéroports/hélistations suivants pour les activités annexes:

- Paris-Orly (LFPO)
- Paris-Le Bourget (LFPB)
- Lognes-Emerainville (LFPL)
- Caen-Carpique (LFRK)
- Le Havre-Octeville (LFOH)
- Nice-Côte d'Azur (LFMN)
- Hélicoptère de Monaco (LNMC)
- Hélistation de Grimaud (HGRI)
- Chambéry-Aix les Bains (LFLB)
- Altiport de Courchevel (LFLJ)

Tout pilotes souhaitant changer d'appareil devra alors IMPERATIVEMENT revenir sur l'un des aéroports/hélistations cités ci-dessus pour procéder à la restitution de l'Alouette II puis devra à nouveau se plier à la règle du Hub d'Orly (voir §4.3 ci-dessus), dans le cas contraire, les heures de vol seront considérées comme nulles et non avenues.

4.5 - Les membres NE DOIVENT EN AUCUN CAS utiliser leur Identifiant Compagnie (ex: IT001) en place et lieu du numéro de vol, ils doivent soit utiliser un Numéro de vol au hasard à 3 chiffres (ex: ITF756), soit utiliser le numéro de vol spécifié, si tel est le cas, pour le vol concerné (spécifié dans l'onglet "LES HORAIRES" du site Internet). En outre, le numéro de vol devra obligatoirement changer à chaque vol et comporter le bigramme (ie:leurs initiales, ex: AD pour André Dupont, bigramme normalement spécifié dans le mail de confirmation d'inscription à Air Inter Virtual Airline) qui doit figurer dans la partie Remarque du plan de vol.

Exemple de N° de vol sous IVAO:

Partie INDICATIF du plan de vol: ITF756

Partie REMARQUE du plan de vol: IT756AD (précédé de CALL/ ou CALLSIGN/ ou encore INDICATIF/ ex: CALL/IT756AD)

4.6 - La compagnie étant certifiée sous IVAO, le minimum d'heures de vol obligatoire demandé par IVAO est fixé à:

Heures de vol par semaine = Nbr de pilotes X 2

Ex: 20 pilotes actifs dans la VA x 2 = 40 heures de vol à effectuer par semaine

Heures de vols pouvant être effectuées comme ceci à titre d'exemple: Soit 1 pilote effectuant 40h dans la semaine ou 10 pilotes effectuant 4h dans la semaine ou encore, 20 pilotes effectuant 2h dans la semaine.

Les membres devront s'efforcer, dans la mesure du possible, de respecter le minimum d'heures à effectuer et spécifié dans le règlement d'IVAO, soit un minimum de 2h de vol par pilote et par semaine en moyenne. En cas d'impossibilité majeur, Un statut de pilote inactif pourra être accordé après demande au Directeur ou à l'un des membre du Staff. Cette demande devra être déposée, dans la mesure du possible, avant l'impossibilité de vol.

5.0 - Les membres sont responsables de la tenue à jour de leur carnet de vol ainsi que de l'envoi des rapports de vol via le système "PIREP" d'IVAO, et éventuellement si applicable, de l'envoi du rapport "FsPassengers".

5.1 - Après réception des rapports de vol, la compagnie actualisera au maximum dans les 7 jours (sauf cas de force majeure), le site web, les divers traitements requis et validera (le cas échéant et après vérification) les rapports PIREP.

5.2 - Le principe de la Compagnie Air Inter Virtual Airline étant basé sur la confiance, aucune tricherie ne sera admise, des contrôles régulier seront effectués au hasard des vols.

5.3 - En cas de tricherie, le Staff d'Air Inter Virtual Airline prendra les mesures adéquates pour faire cesser ce genre d'agissement (pouvant aller jusqu'au licenciement de la personne incriminée), la décision finale revenant au Directeur de la compagnie.

6.0 - En cas de nécessité et/ou sur demande auprès d'un membre du staff, une dérogation pour tout ou partie d'une ou plusieurs clauses du présent règlement pourra, après acception, être accordée, sauf pour les paragraphes suivant:

- L'ensemble des paragraphes 1.x et 2.x.
- Les paragraphes 5.2, 5.3 et 6.2.
- L'ensemble des paragraphes 7.x.

6.1 - La compagnie Air Inter Virtual Airline tiendra au courant ses membres sur toutes les décisions prises, et sur l'actualité de la compagnie, ses relations, ses partenariats, la demande

de la clientèle virtuelle, etc... Par le biais du site Internet et/ou du forum et/ou de la "Air Inter News Letter" et/ou par courrier électronique.

6.2 - La compagnie Air Inter Virtual Airline se réserve le droit de modifier, ajouter, suspendre une ou plusieurs clause(s) du présent règlement et/ou partie(s) du site internet, et/ou statut(s) d'un/des membre(s), et ce, sans préavis.

7.0 -Les règles et procédures d'IVAO devront être respectées tout au long des vols.

7.1 - Les règles de bonne conduite ainsi que toutes les procédures décrites dans le/les manuels d'information et/ou d'instruction d'IVAO font loi au sein de la compagnie également, et aucun des membres d'Air Inter Virtual Airline ne sera censé ignorer ou outrepasser ces règles.

7.2 - En aucun cas Air Inter Virtual Airline, son Directeur et/ou les membres du Staff et/ou l'ARIT (Association des Anciens d'Air Inter) ne pourront être tenu pour responsable et/ou poursuivi, pour quelque raison que ce soit.

7.3 - En cas de refus, désobéissance, tricherie, mauvaise volonté ou autre malveillance et/ou comportement contraire au règlement stipulé ci-dessus (1.0 à 7.3 inclus), ou qui peut nuire à l'image de marque d'Air Inter Virtual Airline et/ou de l'ARIT (Association des Anciens d'Air Inter) et/ou d'Air Inter, des sanctions seront prises immédiatement par les membres du Staff à l'encontre des personnes concernées (pouvant aller jusqu'au licenciement), la décision finale revenant au Directeur de la compagnie.

REGLEMENT INTERNE AIR INTER VIRTUAL AIRLINE
révision 2.3.3 / 20 Octobre 2006