



Infinity-Air Pilotenhandbuch (deutsche Version)

Inhaltsverzeichnis

Vorwort	2
Stolzes Mitglied der Infinity-Air	2
Online Policy	3
Verteilzentren (HUBs).....	3
ICAO-Code und Callsign	3
Die Aufträge	3
Fixe Aufträge.....	4
Linien Aufträge	4
Charter Aufträge	5
Reservationssystem.....	5
Jumpseats.....	7
Flugberichte.....	7
Fracht- und Passagiermenge	8
Beförderungen.....	8
Rang	8
Einsatzgebiet.....	9
Inaktiver Nutzer	9
Musterberechtigungen / Type Rating	9
Anrechnung von Flugstunden im Netzwerk	10
Lohnsystem.....	10
Lackierungen	10
Bewerbung als Pilot (Registrierung).....	11
Der erste Flug	11
Infinity-Air Shop.....	14
Kontaktmöglichkeit.....	14
Anhang I.....	15
Anhang II - Länderliste der Einsatzgebiete	15
Anhang III - Einsatzgebiete.....	15
Anhang IV - Karriere	15



Vorwort

Mit dem vorliegenden Handbuch möchten wir unser Konzept beschreiben und unseren Piloten ein Nachschlagewerk an die Hand geben.

Nach dem aufmerksamen durcharbeiten dieses Werkes sollten keine Fragen offen geblieben sein, falls doch stehen alle Admins gern helfend zur Seite.

Dieses Handbuch wird wenn nötig an die aktuellen Gegebenheiten angepasst. Dies kann zum Beispiel dann der Fall sein, wenn einzelne Fragen gehäuft an uns heran getragen werden oder sich bestimmte Regeln in unserer Gemeinschaft ändern.

Infinity-Air soll Personen miteinander verbinden die „Fliegen“ als Hobby gewählt haben.

Das besondere an uns ist die Kombination aus VFR und IFR aus Dickblech-Fliegern und Single Engine Piloten. Wir bringen somit hoffentlich Gross und Klein an einen Tisch (in eine Fluggesellschaft) sodass alle miteinander Spass haben, voneinander lernen und ihre Sichtweisen untereinander austauschen können.

Eine MD11-F muss Ihre Fracht auch erstmal zusammen bekommen - dies wird bei uns mit mehreren Zubringerflugzeugen kleineren Typs vollzogen. Und so wird deutlich, dass es nicht immer nur eine Airline mit „grossen“ oder „kleinen Fliegern“ sein muss sondern die Kombination durchaus sinnvoll ist.

Ein besonderer Dank geht an den Gründungsstab, der sehr viele Stunden investiert hat um eine anfängliche Idee in die Tat umzusetzen und Infinity-Air in ihrer jetzigen Gestalt aufgebaut hat.

Stolzes Mitglied der Infinity-Air

Hast Du die ersten Hürden gemeistert und Dich bei uns eingelebt und kannst dich mit der Fluggesellschaft und unserer Philosophie identifizieren so bitten wir Dich dies auch anderen möglichen Piloten weiter zu geben.

Eine Form wäre beispielsweise die Nutzung des unten stehenden Foren-Banner (400x80 Pixel) plus Verlinkung, welches ihr mit folgendem Link benutzen könnt.

<http://www.infinity-air.de/images/banners/Infinity-Banner-Forum.jpg>



Selbstverständlich funktioniert auch Mund zu Mund Propaganda. Allerdings bieten wir kein Prämienprogramm für geworbene Neupiloten.

Du benötigst aus irgendeinem Grund in Deinem Forum eine eigenes Signatur Banner! - Kein Problem, setz dich mit INF100 in Verbindung und man kann ein rotating Banner erstellen, welches dann beide Grafiken im 50/50 Verhältnis zeigt.



Online Policy

Infinity-Air führt alle Flüge unter online Policy durch. Das heisst, dass nur Flüge für das Logbuch und die Firmenstatistik gewertet werden, welche vollständig online durchgeführt wurden. Bei der Überprüfung der eingereichten Flugberichte wird stichprobenartig auch der online-Status geprüft.

Derzeit werden VATSIM und IVAO als Online Netzwerk akzeptiert.

Verteilzentren (HUBs)

Wir verfügen derzeit über 5 Verteilzentren (HUBs) jeweils eine in den drei deutschen Flugregionen sowie in Österreich und der Schweiz.

Genauer gesagt sind dies die Standorte Bremen, Leipzig, Stuttgart, Genf und Wien.

Ausweichflughäfen beim Anflug auf eines der Verteilzentren sind:

Düsseldorf, Leipzig, Friedrichshafen, Basel und Graz

Zu Beginn deiner Karriere bei Infinity-Air wirst du ab einem der drei deutschen Zentren eingesetzt. (innerhalb dieser drei hast du selber freie Wahl)

ICAO-Code und Callsign

Wie jede Fluggesellschaft haben auch wir einen ICAO Code. Fast unverwechselbar wurden uns die Buchstaben „INF“ zugewiesen und unser Callsign lautet „Infinity“.

Unsere Piloten nutzen als Kennung während sie mit dem Netzwerk verbunden sind ihre Pilotennummer. Als Beispiel also „INF100“.

Zum einen denken wir, dass man sich ein Callsign das immer gleich ist besser merken kann zum anderem können so mehrere Piloten gleichzeitig mit demselben Auftrag online sein.

Die Aufträge

Jeder Auftrag ist anhand seiner Flugnummer eindeutig zu identifizieren.

Die Flugnummer setzt sich immer aus dem ICAO Kürzel (INF) sowie einer Zahl zusammen.

Beispiel: INF23 oder INF1005

Zur Verfügung stehende Aufträge können nur im Mitgliederbereich eingesehen werden, da wir der Konkurrenz nicht unsere Flugrouten verraten wollen und somit unter Umständen Rückschlüsse auf unsere Kunden zulassen.

Die Infinity-Air hat ihre Aufträge in drei Kategorien eingeteilt.



Fixe Aufträge

Die fixen Aufträge sind keine Aufträge im herkömmlichen Sinn, sondern stellen vielmehr die dauerhaften Verbindungen zwischen den Verteilzentren der Airline dar.

Diese Flüge werden dazu genutzt um Fluggerät zum benötigten Verteilzentrum zu bringen oder um Waren zwischen den Zentren zu transportieren.

Beispielsweise haben wir eine Fracht, die von Stuttgart nach Rom muss und in Bremen haben wir ebenfalls Fracht die nach Rom muss, so wird mittels Zubringer die Ware von einem zum anderen Zentrum transportiert und dann von dort aus als Gesamtes nach Rom geflogen.

In den Zentren stehen prinzipiell ausreichend Waren und Passagiere zur Verfügung, die zu anderen Zentren transportiert werden müssen, sodass es bei dieser Art von Aufträgen keine Beschränkung der Frachtmenge gibt. Als Pilot bestimmst du selber wieviel du mitnehmen kannst und willst. (Die Maschine muss nicht voll beladen werden)

Aufträge der Kategorie fix haben zweistellige Flugnummern, stehen zeitlich unbegrenzt zur Auswahl und werden für die Erfüllung der Pflichtflüge gewertet.

Ebenfalls zu den fixen Flügen zählen Leerflüge zu einem unserer Verteilzentren, welche nach Möglichkeit nicht genutzt werden sollten, da ein Leerflug immer unwirtschaftlich ist. Sollten aber irgendwann einmal am aktuellen Pilotenstandort keine weiteren Aufträge zur Verfügung stehen, so muss der Pilot mit seinem Fluggerät die Chance haben wieder in die „Heimat“ zurück zu kommen, hierfür kann einer der Leerflüge genutzt werden. Alternativ kann auch ein Flug auf dem Jumpseat eines Kollegen gebucht werden. (siehe dazu Abschnitt [Jumpseats](#))

Leerflüge haben Flugnummern ab 9991 und sind zeitlich ebenfalls unbegrenzt verfügbar, werden jedoch nicht als Pflichtflug gewertet.

Linien Aufträge

Wir bieten einen Winter- und einen Sommerflugplan an, der jeweils Anfang April bzw. Anfang Oktober in Kraft tritt. Dabei muss in einer Saison nicht zwingend der gleiche Flugplan gelten wie im vorhergehenden Jahr.

Mit diesen Routen wollen wir unseren Kunden fixe Verbindungen zur Verfügung stellen, auf die immer zurückgegriffen werden kann. In dieser Kategorie haben wir nicht nur Hin- und Rückflüge, sondern teilweise auch Rundflüge.

Bei Linienflügen haben wir keine feste Passagier- oder Frachtvorgaben. Der Pilot sollte sein Fluggerät zwischen 40% und 75% beladen.



Linienaufträge haben dreistellige Flugnummern und können nur bis zum Wechsel des Saisonplans geflogen werden. Das letzte mögliche Flugdatum ist in der Übersicht mit angegeben. (Startzeit des Fluges zählt) Diese Auftragsart wird für die Erfüllung der Pflichtflüge gewertet.

Charter Aufträge

Unsere Charter Aufträge sind spezielle Flüge wie sie vom Kunden bestellt wurden, daher wird es in diesem Bereich in der Regel nur Hin- und Rückflüge geben. (Wobei der Rückflug auch zu einem anderem Zentrum gehen kann)

Da der Kunde diese Aufträge explizit gebucht hat sind die Zeiträume zur Erfüllung teilweise recht eng gesteckt. So ist es eher unwahrscheinlich, dass Termine weiter als 3 Monate in der Zukunft liegen.

Der Kunde bucht ein bestimmtes Kontingent an Fracht oder Passagieren, welches wir im angegebenen Zeitraum erfüllen müssen.

Beispiel: Der Scheich Ahmet Abdul Rahir möchte mehrere Rennwagen sowie sein eigenes Personal von Abu Dhabi zu einer Ausstellung in Deutschland senden. Gewicht der Fahrzeuge insgesamt 15'350 lbs und 50 Personen zur Betreuung.

Der erste Pilot kann 5'350 lbs Fracht und 30 Personen mitnehmen, so bleiben für einen zweiten Piloten noch 10'000 lbs Fracht und 20 Personen übrig.

Es ist bei jedem Auftrag eine Frist angegeben, bis zu der der Auftrag erledigt sein muss. Auch hier gilt rechtzeitiger Abflug genügt.

Bei diesen kundennahen Aufträgen möchten wir nur Piloten einsetzen, die regelmässig fliegen, daher ist es zwingende Voraussetzung, dass zwei Pflichtflüge in diesem Quartal absolviert wurden, bevor ein Charter Auftrag angetreten wird.

Um jedem Piloten die Chance zu geben einen Charter Auftrag durchführen zu können, steht die Möglichkeit zur Verfügung, Fracht- und Passagiermengen zu reservieren. Näheres dazu unter [Reservationssystem](#).

Charter Aufträge haben vierstellige Flugnummern (maximal 9990)

Reservationssystem

Charter Aufträge stehen uns nur begrenzt zur Verfügung, daher kann es sein, dass nicht jeder Pilot die Chance bekommt einen bestimmten Charter Auftrag wahr zu nehmen.

Aus diesem Grund haben wir das Reservationssystem eingeführt.

Bei der Reservierung kann ein Pilot sagen: „Ich fliege diese Strecke und habe noch x Kapazität für diesen Auftrag frei.“



Zur Reservierung gelangst du entweder direkt über den Menüpunkt Aufträge - Reservierung im Mitgliederbereich. Oder durch anklicken eines Charter Auftrages aus den Auftragslisten.

Eine Reservierung ist für 5 Tage gültig und wird automatisch gelöscht, wenn sie bis dahin nicht durchgeführt wurde.

Dies ist nötig, um zu verhindern, dass ein Pilot Aufträge hortet, diese dann nicht erfüllt und die Aufträge dadurch nicht vollendet werden können.

Ebenfalls ist die maximale Anzahl möglicher Reservierungen auf 5 beschränkt, damit nicht ein Pilot bei erscheinen neuer Aufträge alles an sich reißt und somit den Kollegen wiederum keine Chance lassen würde die Flüge wahr zu nehmen.

Wenn ihr Euch entschlossen habt einen Charter Flug durchzuführen, reserviert in eigenem Interesse den gewünschten Flug. Nur so kann sichergestellt werden, dass auch die Frachtmenge für Euch zur Verfügung steht.

Im schlimmsten Fall könnte der Flug sonst nicht akzeptiert werden.

Auch hierzu ein Beispiel:

Flug INF1010 von EDDW nach LOWG mit 500 lbs Fracht keine Passagiere.

Pilot INF1001 entscheidet sich Mittwochabend dazu den Flug am Samstag durchzuführen und will 300 lbs transportieren. Leider vergisst er diese Menge zu reservieren.

Samstag früh fliegt Pilot INF1002 denselben Auftrag mit der kompletten Menge, sodass für Pilot INF1001 nichts mehr übrig bleibt.

In diesem Fall würde Pilot INF1001 „leer“ fliegen. Da wir aber keine Leerflüge (ausser in besonderen Ausnahmen wie unter [fixen Flügen](#) beschrieben) zulassen, wird der Flug als nicht durchgeführt betrachtet.

Zu beachten gilt ebenfalls, dass die angegebenen restlichen Frachtmengen in der Auftragsliste erst nach Validierung der Flugberichte angepasst werden, da bis zur Validierung der Flug nicht effektiv stattgefunden hat. Das wiederum heisst, dass Pilot INF1001 diesen Vauxpas nicht einmal hätte bemerken können, wenn er vor Abflug nochmal die Auftragsliste geprüft hätte.

Eine reservierte Menge hingegen wird direkt vom Auftragsvolumen abgezogen und separat für Euch gesichert.

Bei der Reservierung sind die Flugnummer, der Flugzeugtyp sowie die gewünschte Fracht-/Passagiermenge anzugeben.

Getätigte Reservierungen können unter Meine Aufträge - Pendent angeschaut oder gelöscht werden.

Auf dieser Seite finden sich ebenfalls die eingereichten, nicht geprüften Flugberichte wieder.



Jumpseats

Der Pilot kann immer nur vom Ziel seines letzten Auftrages starten.

Möchte der Pilot aus irgendeinem Grund von woanders starten, so kann er sich bei einem Kollegen einen Jumpseat buchen.

Ein Flug bei dem ein Jumpseat benutzt wird, muss entweder an einem Verteilerzentrum beginnen oder enden.

Das Buchungsformular ist unter Aufträge - Reservierung zu finden und gibt als Start der Reise auf dem Jumpseat immer den Zielort an, der mit dem letzten Flugbericht eingereicht wurde.

(Auch wenn dieser noch nicht validiert wurde)

Aus organisatorischen Gründen muss die Buchung des Jumpseat auch das reguläre Validierungsprozedre durchlaufen und wird aus diesem Grund nicht sofort in der persönlichen Statistik zu sehen sein. Solange der Jumpseat den Validierungsprozess nicht vollständig durchlaufen hat, kannst Du ihn unter Meine Aufträge - Pendent sehen. Diesem Flug wird die Flugnummer INF9999 zugeordnet.

Sobald der Jumpseat gebucht ist kann der Pilot ab dem neuen Aufenthaltsort weiterfliegen.

Da die Flüge von unserer Dispo prinzipiell so geplant werden, dass keine Jumpseats nötig sind (im Zweifel gibt es die Möglichkeit der Leerflüge zum HUB) muss jeder Pilot diese Standortverlegung selber finanzieren.

Flüge innerhalb unserer Heimatländer (AT, CH, DE) kosten einen JumpCoin (JC). Flüge von oder zu Zielen aus dem Einsatzgebiet II werden mit 2 JC berechnet und für alle anderen Flüge müssen 3 JC bezahlt werden.

JC können im Shop erworben werden und müssen beim einbuchen des Jumpseat in ausreichender Menge vorhanden sein. Aktuelle Preise sind dem Shop zu entnehmen.

Das JC Guthaben kann unter Mein Profil - Datenblatt oder Aufträge - Reservierung nachgeschlagen werden.

Flugberichte

Um die durchgeführten Flüge angerechnet zu bekommen, muss ein Flugbericht eingereicht werden. Dies ist nur über das System xACARS möglich.

xACARS zeichnet den Flug auf und speichert alle relevanten Daten. Ebenfalls wird durch xACARS regelmässig während dem Flug eine Positionsmeldung an uns abgesendet, welche über den Bereich liveACARS verfolgt werden kann.

Die Installation und Bedienung ist sehr einfach und wird im xACARS-Benutzerhandbuch ausführlich erklärt.



Eingereichte noch nicht geprüfte Flugberichte kannst du im internen Bereich unter *Meine Aufträge - Pendent* sehen.

Wird ein Flugbericht abgelehnt und somit nicht gewertet, wird ein E-Mail an Deine hinterlegte E-Mailadresse versendet, mit der Info über den Ablehnungsgrund. Keine E-Mail zur Info erhältst du hingegen, wenn der Bericht akzeptiert wurde.

Jeder Flugbericht muss spätestens 24 Stunden nach Beendigung des Fluges eingereicht werden.

Fracht- und Passagiermenge

Auf unserer Homepage unter „Über Uns“ -> „Flotte“ findest du eine Tabelle mit Informationen zu unseren Flugzeugen.

Anhand dieser Tabelle wird ausgewertet, ob ihr Euer Fluggerät überladen habt oder innerhalb der vorgegebenen Grenzen operiert.

Der Standard Passagier inkl. Gepäck wird mit 200 lbs also etwas über 90 kg gerechnet.

Mengen, die diese Grenzen überschreiten können nicht reserviert werden und werden zur Ablehnung von eingereichten Flugberichten führen.

Beförderungen

Es gibt bei Infinity-Air zwei Arten von Beförderungen.

Rang

Anhand des Ranges wird der Flugzeugtyp bestimmt, den der Pilot bei uns fliegen darf sofern die Musterberechtigung vorhanden ist.

Für die Beförderung des Ranges zählen alle Flugstunden, die bei Infinity-Air gelistet werden (inkl. angerechneter Stunden)

Beförderungen werden bei uns zwei mal pro Monat ausgesprochen. (jeweils Mitte und Ende Monat)

Eine Beförderung auf Den Rang Check Captain wird durch die Gründungsmitglieder aufgrund besonderen Einsatzes für die Fluggesellschaft ausgesprochen. An diesen Rang sind keine vordefinierten Voraussetzungen geknüpft.

Unsere Piloten können sich mit Ihren Fragen auch an jeden Check Captain wenden und werden hier eine qualitativ wertvolle Antwort erhalten.

Eine Auflistung der Voraussetzungen und Type Ratings findet sich im [Anhang IV](#).



Einsatzgebiet

Anhand des Einsatzgebietes wird bestimmt, wo der Pilot fliegen darf. Diese Angabe bezieht sich jeweils auf den Start- und Zielflughafen nicht aber auf die gewählte Strecke. So kann ein Flug von Dresden nach München beispielsweise über Tschechien gehen.

Für die Beförderung im Einsatzgebiet zählen ausschliesslich die bei Infinity-Air absolvierten Flugstunden.

Sobald die Voraussetzung erfüllt ist, wird die Beförderung automatisch vorgenommen. Ab diesem Zeitpunkt darf auf dem erweiterten Einsatzgebiet gestartet und gelandet werden.

(Für die Erfüllung der Voraussetzung werden nur validierte Flugberichte gezählt, nicht die eingereichten.)

Der aktuelle Status des Einsatzgebietes kann unter der Pilotenliste eingesehen werden.

Eine Auflistung mit den Voraussetzungen und Einsatzgebieten findet sich im [Anhang III](#).

Inaktiver Nutzer

Wird mehr als 30 Tage kein Flug durchgeführt, so ändert sich der Status in der Pilotenliste auf „inaktiv“.

Stehen Piloten länger als 90 Tage inaktiv in der Pilotenliste behalten wir uns vor den Account zu sperren oder zu löschen.

Musterberechtigungen / Type Rating

Für den Rang Second Officer finanzieren wir dem Pilot jeweils 2 Musterberechtigungen.

Für die Ränge Junior First Officer, First Officer und Captain finanzieren wir dem Pilot eine weitere Musterberechtigung des jeweiligen Ranges.

Die gewünschten Musterberechtigungen kann sich der Pilot im Shop selber aussuchen. Dabei werden nur Musterberechtigungen des neu erworbenen Ranges finanziert.

Wünscht der Pilot weitere Fluggeräte bedienen zu dürfen muss er sich im Shop auf eigene Kosten weitere Musterberechtigungen zulegen.

Ein neuer Pilot, welcher bei uns mit einem höheren Rang einsteigt bringt selbstverständlich bereits Musterberechtigungen mit. Diese darf er nach oben stehenden Regeln im Shop selbst auswählen. (Ein Junior First Officer darf sich also je 2 Musterberechtigungen aus dem Rang Junior First Officer und eine vom Rang First Officer aussuchen.)

Die eigenen Musterberechtigungen können jederzeit unter Mein Profil - Datenblatt nachgeschlagen werden.



Anrechnung von Flugstunden im Netzwerk

Flugstunden, die bei VATSIM erflogen wurden, können zum Zeitpunkt des Eintritts in die Infinity-Air im Verhältnis 3:1 angerechnet werden. (Beispiel für 120 Std bei VATSIM erhält der Pilot auf seinem Infinity-Air Stundenkonto 40 Std. gutgeschrieben.)

Es werden ausschliesslich Stunden für diese Rechnung anerkannt, welchen vollständige Flüge zugrunde liegen.

Angerechnete Stunden zählen nicht für die Beförderung des Einsatzgebietes, so kann es vorkommen, dass ein First Officer lediglich in Deutschland zum Einsatz kommt.

Lohnsystem

Das Lohnsystem der Infinity-Air VA ist ausschliesslich virtuell und kann nur innerhalb unserer Angebote genutzt werden. Eine reale Auszahlung ist ausgeschlossen.

Unsere Piloten werden nach aufgewendeter Blockzeit Minutengenau bezahlt. Es gibt prinzipiell keine Anstellungen mit Festgehältern.

Unser Grundgehalt beträgt 0,90 EUR/Min. und wird ergänzt durch einen Flugmusteranteil.

Der Flugmusteranteil berechnet sich Kategorie Flugzeug / 10

Unser Pilot INF100 fliegt 100 Minuten mit der PA28. Dann erhält er nach dem Flug und erfolgreicher Validierung einen Lohn in Höhe von 100 EUR.

$(100 \times 0,90 + 100 \times 1 / 10 = 100 \times 0,90 + 100 \times 0,10 = 100 \times 1,0)$

Der nächste Flug dauert wieder 100 Minuten diesmal allerdings mit einer B738 und erhält für diesen Flug nach erfolgreicher Validierung 140 EUR.

$(100 \times 0,90 + 100 \times 5 / 10 = 100 \times 0,90 + 100 \times 0,50 = 100 \times 1,40)$

Der Kontostand kann entweder im Shop oder unter Mein Profil - Datenblatt nachgesehen werden.

Lackierungen

Wir bemühen uns alle unsere Flugzeuge mit unserem Firmenlogo zu lackieren, sodass wir einen hohen Wiedererkennungswert bei unseren Kunden erzielen können.

Im internen Download-Bereich findest Du alle bereits lackierten Modelle, sodass Du in deinem Flugsimulator auch mit unserer Lackierung fliegen kannst.

Von unseren Piloten benutzte Addons oder Freeware der von Infinity-Air benutzten Flugzeugmuster werden bei Bedarf und nach Möglichkeit nachgereicht. Anfragen bitte über das Forum (Bereich Repaints/Liveries) stellen.



Hier wird ebenfalls ein AI-Pack zur Verfügung gestellt, der für das Modellmatching von FSINN genutzt werden kann. (Das AI-Pack können auch Gäste von unserer Seite herunter laden)

Bewerbung als Pilot (Registrierung)

Neue Piloten müssen bei uns keinen Einstellungstest bestehen, wie es bei anderen virtuellen Fluggesellschaften üblich ist.

Auf der Seite <http://www.infinity-air.de/index.php/login?view=registration> das Bewerbungsformular mit allen nötigen Angaben ausfüllen.

Der Benutzername ist frei wählbar und dient lediglich als LOGIN-Kennung für unseren internen Bereich.

Für den realen Namen ist wie auch bei VATSIM üblich der reale Vor- und Nachname anzugeben. Die gewünschte Pilotennummer ist eine frei wählbare noch nicht verwendete 3- oder 4- stellige Zahl. (Bitte nur die Ziffern eintragen) Unter <http://www.infinity-air.de/index.php/pilotenliste> kannst Du die aktuelle Pilotenliste einsehen und so feststellen ob die gewünschte Piloten-ID noch zur Verfügung steht.

Sofern Flugstunden von VATSIM bei uns angerechnet werden, sind auch noch die letzten beiden Felder auszufüllen. Als Flugzeit dürfen nur vollständig durchgeführte Flüge angegeben werden.

Der Benutzername, der reale Name sowie die Pilotennummer können nach der Bewerbung nicht mehr selbstständig geändert werden.

Die Bewerbung wird von unseren Admins geprüft und freigegeben. (Normalerweise innerhalb von 48 Stunden) Bis zu diesem Zeitpunkt wirst du nicht in der Pilotenliste geführt und kannst auch noch kein Passwort für xACARS beantragen.

Wir versenden keine Bestätigungsnachricht nach erfolgter Prüfung der Bewerbung.

Sollte die gewünschte Pilotennummer nicht verfügbar sein, wird der Admin eine andere Nummer vergeben.

Auch wenn Deine Bewerbung noch nicht bearbeitet wurde, darfst du schon Aufträge für uns fliegen. Denke aber daran, den Flugbericht in xACARS zu speichern und nachträglich zu senden, wenn die Bewerbung akzeptiert wurde.

Der erste Flug

So könnte Dein erster Flug für Infinity-Air aussehen.

Zunächst schau ich welcher Flug mich interessieren könnte, da ich mich auf dem ersten Flug für Infinity-Air befinde muss dies ab einem der drei deutschen Verteilzentren sein. Ich habe mich für Münster entschieden. (Ein ehemaliges Verteilzentrum der Infinity Air)

Es ist ein Flug nach Mühlhausen (Thüringen) im Sommerflugplan verfügbar. Die Cessna 172 (C172) hat Kategorie 1 und passt somit zu den erlaubten Flugmustern.

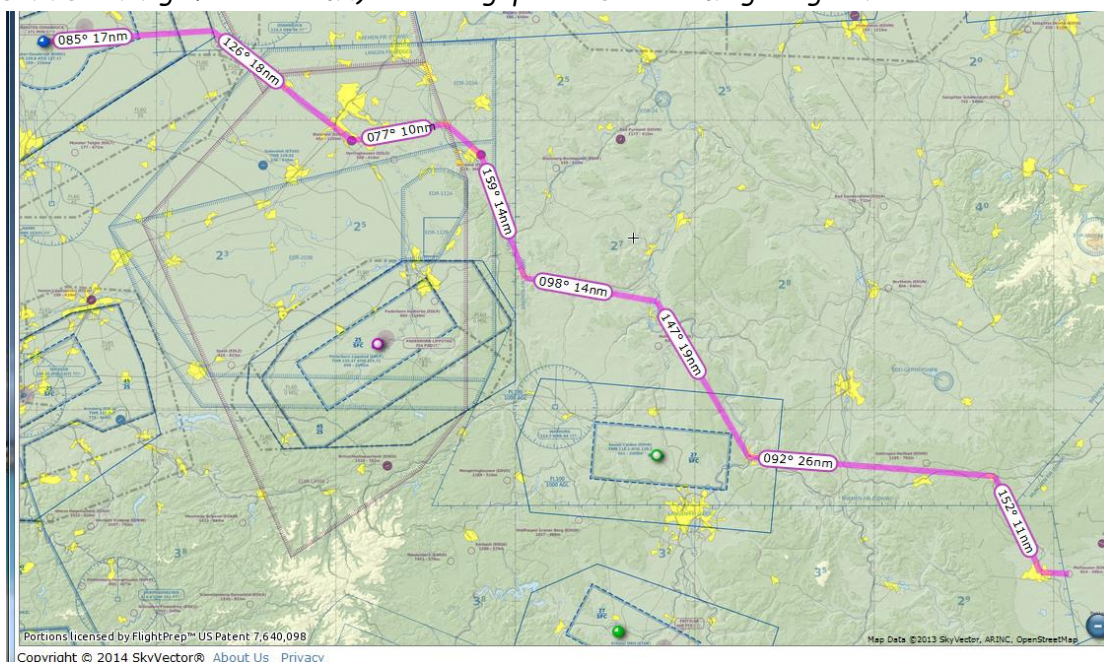
Auftragssuche

Abflug:
 Ankunft:

(Aufträgen (Flugnummer ab 1000) kannst du auf die Flugnummer des Auftrages klicken, um die
 Formular für die Reservierung zu gelangen.

Flug Nr	Abflug	Ankunft	Distanz	Flug- gäste	Fracht (lbs)	Fracht (kg)	Frist	erlaubte Kategorie Flugmuster
12	EDDG	EDDC	235					maximal: 3
13	EDDG	EDDS	215					maximal: 3
138	EDDG	EDEQ	120				2014-09-30	maximal: 2
166	EDDG	EDRK	109				2014-09-30	maximal: 3
169	EDDG	EHAL	108				2014-09-30	maximal: 2
1031	EDDG	ESNX	883	521	17200	7802	2014-06-30	maximal: 5
131	EDDG	LEAM	1012				2014-09-30	maximal: 5
129	EDDG	LICC	934				2014-09-30	maximal: 5
1050	EDDG	LOWG	432	223	1580	717	2014-06-15	maximal: 5
14	EDDG	LOWK	420					maximal: 3
15	EDDG	LSGG	359					maximal: 3

Also an die VFR Flugplanung (die bespreche ich hier nicht ausführlich im Zweifel gibt es bei VATSIM Schulungsmaterial dazu) aber die geplante Strecke zeig ich gern.



Von Münster aus folgen wir der Bahnlinie Richtung Osten, wenn diese einen Rechtsknick macht fliegen wir noch ein wenig weiter Richtung Osten bis zur nächsten Bahnlinie, die uns nach Bielefeld führt. Das Sperrgebiet interessiert uns nicht, da es frühestens ab FL 80 beginnt. Ab dem Flugfeld Bielefeld wieder nach Osten bis Lage (Bahnlinie als Orientierung nutzen) und dann der südlichen Bahntrasse folgen bis wir nahe dem Hölleberg auf die Weser treffen. So wie wir fliegen wollen bekommen wir sicher keine Erlaubnis für die Kontrollzone Kassel, deswegen fliege ich unterhalb 1000 ft und bleibe unter dem kontrolliertem Luftraum. In Hann-Münden teilt sich die Weser auf



und fließt nach rechts und links. Wir nehmen den linken Arm und folgen wieder der Bahnlinie bis Leinefelde. In Leinefelde nochmal der südlichen Bahnlinie bis Mühlhausen folgen.

Nun kenne ich die Strecke, weiss, dass ich 2 Personen mitnehmen werde. Somit habe ich inkl. Pilot 600 lbs Zuladung und hätte noch 309 lbs für Tank und Fracht. Dann können wir den Flugsimulator und xACARS starten.

Vor dem Anlassen des Propellers „ACARS Starten“ drücken. (Ab diesem Zeitpunkt darf die Schnellverstellung nicht mehr benutzt und die Simulationsrate nicht mehr geändert werden) Auf der Parkposition am Ziel den Motor wieder abstellen und den Flugbericht senden

Glückwunsch das war schon der erste erfolgreiche Flug bei uns.



Infinity-Air Shop

*In unserem Shop kann das bei den Flügen verdiente Geld ausgegeben werden.
Es können zum Beispiel Musterberechtigungen, JumpCoins oder Aufträge gekauft werden.*

Die jeweiligen Kosten findest du direkt im Shop.

*Die Kosten um einen Auftrag zu kaufen setzen sich aus drei Faktoren zusammen.
Eine Grundgebühr, ein Entfernungs- und ein Gewichtszuschlag.
Plane Aufträge, die Du kaufen willst rechtzeitig, da wir eine Bearbeitungszeit von bis zu 48 Std.
benötigen.*

*Der angefragte Auftrag wird nach erfolgter Prüfung und Bearbeitung durch uns ins
Auftragssystem als Charter-Auftrag eingestellt. Gleichzeitig werden wir Dir eine Reservierung
für diesen Auftrag erstellen, welche nicht wie regulär nach 5 Tagen abläuft sondern im bis zum
Ende der Auftragsfrist oder ersten eingereichten. Flugbericht zu diesem Auftrag stehen bleibt.*

Kontaktmöglichkeit

*Sollten nach dem Studium dieses Handbuchs noch Fragen offen sein oder in sonst irgendeiner
Weise der Bedarf bestehen mit uns in Kontakt zu treten, so kannst Du jeden Admin oder Check
Captain über unser Nachrichtensystem vom Forum anschreiben.
Oder Du nutzt das Kontaktformular auf unserer Homepage.*

**Aus technischen
Gründen bleibt
der Rest dieser
Seite leer.**



Anhang I

- Wird im Pilotenhandbuch nicht mehr geführt. Informationen finden sich auf der Homepage unter der Flottenliste.

Anhang II - Länderliste der Einsatzgebiete

- Einsatzgebiet I Deutschland
- Einsatzgebiet II Österreich, Schweiz, Deutschland
- Einsatzgebiet III Ägypten, Albanien, Algerien, Belgien, Bosnien, Herzegowina, Bulgarien, Dänemark, Deutschland, Estland, Finnland, Frankreich, Griechenland, Irland, Island, Israel, Italien, Kroatien, Lettland, Libyen, Litauen, Luxemburg, Malta, Marokko, Mazedonien, Moldawien, Montenegro, Niederlande, Norwegen, Österreich, Polen, Portugal, Rumänien, Schweden, Schweiz, Serbien, Slowakei, Slowenien, Spanien, Tschechische Republik, Tunesien, Türkei, Ukraine, Ungarn, vereinigtes Königreich, Weissrussland, Zypern
- Einsatzgebiet IV Keine regulatorischen Einschränkungen

Anhang III - Einsatzgebiete

Flugstunden für Infinity-Air	Einsatzgebiet
0	Einsatzgebiet I
10	Einsatzgebiet II
30	Einsatzgebiet III
130	Einsatzgebiet IV

Anhang IV - Karriere

Rang	Flugstunden total	Type Rating
Second Officer (SO)	0	C172/182/208, PA28/34, LJ45
Junior First Officer (JFO)	20	DC3, DHC6, B190/350, C123, AT72, E135/145
First Officer (FO)	50	DHD8, B737/738, A318/320/321
Captain (CPT)	200	B767, B77L, MD11, A330/340
Check Captain (CC)	./.	./.