

Política del Comité Ejecutivo de VATSIM

Estándares globales para los rangos de controlador

Efectivo: 11 de junio de 2007

Implementación completa: 01 de enero de 2008

Antecedentes

En el mundo real, todos los ATC son denominados controladores y cada uno de ellos está clasificado de acuerdo con el servicio de tránsito aéreo que esté calificado para proporcionar, como controlador de aproximación o controlador de centro, por ejemplo.

Los nombres de los rangos en VATSIM fueron dejados sin descripción específica con la intención de permitir una flexibilidad local en relación con la conformidad y la igualdad. Con el paso del tiempo, y de manera creciente, hemos tenido que afrontar que cuentan más el conocimiento y la habilidad fuera de la división original. La carencia de estándares apropiados se ha convertido en una preocupación importante puesto que está minando por completo el concepto de globalidad haciendo muy difícil para las divisiones dar la bienvenida a controladores transferidos y/o visitantes. Esto resulta indeseable porque es una negativa por partida doble: todos pierden.

Hemos insistido con los nombres “Student”, “Senior Student”, etc., a pesar de que no se alinean con los servicios ATS del mundo real ni concuerdan con un nivel reconocible de habilidad o desempeño en línea.

Propósito

El propósito de este cambio es estandarizar los rangos, de modo que cada uno tenga un significado común en términos de conocimiento y habilidad en lo referente al servicio de tráfico aéreo que se presta. Si son administrados correctamente por las divisiones y sus departamentos de entrenamiento, los grados normalizados deben restaurar esa globalidad y también reducir lo extenso del chequeo de capacidades a nivel local, requiriendo principalmente comprobaciones de conocimientos en procedimientos locales antes que habilidades básicas para prestar un servicio de control en particular.

Esquema estandarizado de rangos

La siguiente estructura de rangos será obligatoria y ligará globalmente los siguientes servicios de control de tránsito aéreo para los niveles existentes:

Student (S1) = TWR

Este rango incluye todos los servicios locales de control: DEL, GND y TWR.

Senior Student (S3) = APP/DEP

Este rango permite la operación dentro de un TMA, normalmente como un controlador radar. El entrenamiento y evaluación para este rango deben enfocarse en aspectos particulares de los servicios de tráfico aéreo que se ocupan de la transición de la ruta para aproximar y aterrizar, así como para incorporar los aviones que salen a la ruta, dentro del ambiente del área Terminal.

Controller (C1) = CTR

Este rango permite la operación como un controlador de nivel superior proporcionando servicios de tránsito aéreo en ruta. El entrenamiento y evaluación para este rango debe enfocarse en los aspectos particulares de servicios ATS que incluyen separación, cruce de trazas, aeropuertos regionales, entrada y salida de espacio aéreo controlado, etc.

Senior Controller (C3) = Controlador excepcional

Este rango reconoce a un individuo que es capaz de proporcionar servicios de control de tránsito aéreo más allá que un controlador normal (C1).

Notas de implementación**Ajuste - Rangos**

No hay cambios con relación a niveles menores excepto para alinear los rangos con la nueva función de servicio ATC. Puede ser necesario para algunos afinarse en sus rangos S1 ó S3 para asegurar que poseen la competencia adecuada para servir en las posiciones TWR y APP/DEP, respectivamente.

Se espera que los asuntos principales relacionados con este ajuste se produzcan para los S3 que están actualmente proveyendo servicios de CTR. Estos controladores podrán conectarse para prestar servicios de CTR, pero deben recibir entrenamiento adicional o que necesitan que se les reconozca el desempeño en CTR para facilitar su promoción a C1, además de los requisitos propios de este rango.

Ajuste - Aprobaciones

Puede exigirse el ajuste para autorizaciones especiales, como por ejemplo una dependencia Oceanic. Es mi opinión que estos deben guardarse aparte del

esquema de rangos. Actualmente, esta dependencia requiere un rango de S3 y lógicamente debe cambiar a C1. Por lo tanto, el ajuste seguirá las mismas pautas detalladas anteriormente para S3-C1.

Regulaciones locales

Las reglas locales pueden implementarse para reglamentar la progresión de cada etapa para guardar lo absolutamente esencial de los estándares locales. Esto se alcanza mejor con el uso de una tabla de locaciones por rango; normalmente sólo se requiere distinguir bien entre locaciones menores y mayores. Una persona en entrenamiento para la prestación de un servicio ATC específico puede inicialmente ser evaluado para operar todas las dependencias menores antes de entrar a operar una mayor.

No todas las divisiones requerirán este tipo de esquema de escalafón para sus locaciones y simplemente tendrán un rango genérico que puede ser usado para cualquier locación dentro de ellas.

Locaciones escalonadas

Donde un esquema de locaciones escalonadas sea esencial, entonces es considerable la regulación local, mientras sea necesaria, justa y razonable, y que permita también el progreso individual con el fin de retener el interés del controlador.

Las siguientes pautas pueden ser útiles:

TWR (S1)

Este rango permite a un individuo operar cualquier locación menor, con el fin de consolidar su rango para las exigencias de aeropuertos complejos y con tráfico intenso. A un individuo puede exigírsele pasar una evaluación local antes de operar una dependencia TWR mayor. La evaluación para esta dependencia mayor puede incluir sesiones teóricas, simuladas o supervisadas. La familiarización con un aeropuerto mayor puede también hacerse operando previamente como DEL o GND antes de operar como TWR.

APP/DEP (S3)

Este rango sigue un esquema similar que el de TWR (S1) con una tabla de que diferencie locaciones menores de otras más importantes. El rango S3 permite a un individuo consolidar sus habilidades como APP/DEP lejos de las exigencias de un aeropuerto ocupado con complejos patrones de tránsito. Al individuo le puede ser exigido que pase una evaluación específica antes de operar como APP/DEP en una dependencia mayor. Esta evaluación puede incluir sesiones teóricas,

simuladas o supervisadas. La familiarización con un aeropuerto mayor puede también hacerse operando previamente como TWR antes de operar como APP/DEL.

CTR (C1)

Existen pocos controladores de sector superior, por lo cual podría no ser necesario tener un escalafón de locaciones para este rango. Sin embargo, si hay un sector superior complicado u ocupado, se recomienda escalonarlo para diferenciarlo de otros sectores y exigir una evaluación local antes de operar como CTR en él.

Nota: En general, este es el rango más alto de controlador desde el cual se le permite a un individuo operar con cualquier distintivo normalizado: DEL, GND, TWR, APP, DEP y CTR.

Senior Controller (C3)

Con excepción de la división VATUSA, hay muy pocos controladores con este rango. Debido a la naturaleza del mismo, tener sólo algunos con él se debe considerar normal. Este es un caso excepcional o especial en el cual hay flexibilidad local para determinar qué debe exigirse a un Senior Controller. Algunas sugerencias, y de ninguna manera las únicas, son:

Un controlador que ha demostrado capacidad en el nivel C1 y está también:

- proporcionando un servicio excepcionalmente difícil
- actuando como mentor
- siendo responsable de la organización y el desempeño de otros controladores en línea
- actuando como miembro del personal responsable de las operaciones o del entrenamiento
- siendo reconocido como controlador con habilidad excepcional
- siendo reconocido que tiene un expediente de servicio excepcional.

Codificación de rangos

Actualmente, la codificación de rangos dice que CTR debe tener S3 o superior. No ha habido otra codificación de rangos y esta no ha causado problemas. Particularmente, está el caso donde las reglas locales exigen un CTR que tenga rango C1, que es más alto que el mínimo establecido; aquí debe haber poco o nada de cambio.

El propósito es, por lo tanto, no cambiar la codificación de rangos existente puesto que se requiere para facilitar los nuevos requerimientos globales de CTR, que es tener al menos C1 y la provisión de entrenamiento para alcanzar esa meta.