

ESTE BRIEFING CORRESPONDE A LA DIVISIÓN DE CUBA Y ESTÁ BASADO EN EL BRIEFING ORIGINAL DE IVAO

REQUISITOS

Antes de solicitar este examen, deberá cumplir con los siguientes requisitos:

1. Deberá tener su calificación de Aprendiz ATC Avanzado (AS3) desde hace más de 60 días
2. Deberá tener al menos 50 horas de tiempo registrado en IVAN como ATC (las horas de piloto no se tienen en cuenta)
3. Haber solicitado al menos un Training ADC

SOLICITAR EL EXAMEN

El examen teórico y práctico se puede solicitar accediendo directamente a la página de estado del examen.

El examen consta de dos partes que deben validarse satisfactoriamente en este orden:

1. Examen teórico: completar con éxito el examen en línea ADC
2. Examen práctico: el examinador comprobará sus conocimientos teóricos y su competencia en la posición de la torre.

Las solicitudes de exámenes prácticos solo son posibles para miembros de divisiones activas. Los miembros de divisiones inactivas deberán cambiar a una división activa para obtener calificaciones más altas (R&R 4.6.2.1)

Una vez que se haya registrado su examen, el examinador se comunicará con usted a través de la dirección de correo electrónico que figura en su página de detalles. Antes de solicitar el examen, verifique que esta dirección de correo electrónico sea válida, ya que es la única forma en que el examinador puede comunicarse con usted.

Le recomendamos que realice una formación práctica en su división antes de solicitar este examen. Se recomienda que no se realice un examen en las posiciones Tower y Approach al mismo tiempo.

EXAMEN TEÓRICO DE CONTROLADOR DE AERÓDROMO

Todos los exámenes teóricos constan de 20 preguntas de opción múltiple (MCQ) seleccionadas al azar.

- Cada pregunta incluye de 3 a 5 respuestas propuestas, de las cuales solo una es correcta.
- Tiene un máximo de 45 minutos para completar el examen, y si excede este límite, el examen se registrará automáticamente como reprobado (calificación reprobatoria predeterminada = 0/100).
- Estos exámenes MCQ se corrigen automáticamente (cada pregunta se marcará con 0 para una respuesta incorrecta o 5 para una respuesta correcta).

- La nota para aprobar el examen es 75/100 (correspondiente a al menos 15 respuestas correctas)

Las preguntas teóricas se extraen principalmente de nuestra documentación de capacitación y manual de software.

Todas las preguntas se basan en las Reglas y Reglamentos de la OACI / EU-OPS si no se indica lo contrario en la pregunta.

- [Documentación del estudiante ATC](#)
- [Documentación del controlador de aeródromo](#)

Tenga en cuenta que puede enviar sus respuestas con la frecuencia que desee durante los 45 minutos del examen. Solo se tendrá en cuenta el último envío. Le recomendamos encarecidamente que envíe su prueba de examen de forma regular para evitar que se le marque con 0 si está desconectado o si supera el límite de 45 minutos.

Después de su examen teórico exitoso, puede solicitar la parte práctica del examen sin demora.

Advertencia: Nuestro sistema no permite resetear exámenes teóricos, ya que en este caso volverá a aparecer el mismo examen. En consecuencia, el departamento de Capacitación siempre se negará a restablecer los exámenes sin completar o agotados. Para acortar el tiempo de solicitud nuevamente, los miembros deben guardar sus respuestas de forma regular para evitar que el examen se marque con 0 si se produce una desconexión o un tiempo de espera.

EXAMEN PRÁCTICO DE CONTROLADOR DE AERÓDROMO

El examen ADC es una serie de tareas para apreciar sus conocimientos teóricos básicos de ATC y sus habilidades de control. El examen práctico se realiza solo a nivel de división.

Tenga en cuenta que estos son nuestros estándares mínimos. Es posible que su división local haya establecido requisitos adicionales que deberían publicarse en su sitio web.

MATERIAL DE ENTRENAMIENTO

El material de formación está disponible en el sitio web de IVAO siguiendo estos enlaces a continuación:

- [Documentación del estudiante ATC](#)
- [Documentación del controlador de aeródromo](#)
- [Documentación ADC de la División Cubana](#)

SOFTWARE IVAO, MODOS DE CONEXIÓN Y COMUNICACIÓN

Solo debe utilizar un cliente de IVAO ATC aprobado por el departamento de capacitación de la sede para el examen. Puede encontrar una lista de dicho software aprobado aquí: [Software aprobado para exámenes](#) .

El examinador comprobará su capacidad para utilizar correctamente las principales funciones del software, principalmente:

- establecer una comunicación de texto y / o voz con los pilotos,
- completar un ATIS correcto,
- poder transmitir por texto en su frecuencia ATC y de forma privada, y mantener una conferencia en la pestaña de chat
- recuperar una estación distante ATIS, METAR y TAF

Su ATIS siempre debe contener la siguiente observación: "Examen en curso - no emergencias no autorizadas".

Debe conectarse a la red utilizando la posición solicitada solo utilizando el formato ICAO_POS (por ejemplo, LPPT_TWR).

El examinador debe conectarse a la red utilizando el sufijo `_X_` para la posición examinada (por ejemplo, LPPT_X_TWR)

Durante los exámenes prácticos activos, ningún piloto participante puede iniciar situaciones de emergencia (MAYDAY) o de urgencia (PAN) a menos que el examinador lo solicite específicamente. Declarar cualquier Emergencia no solicitada, PAN o chirriar 7700 o 7600 conducirá a una desconexión forzada por parte del examinador o cualquier supervisor.

Recomendamos encarecidamente la comunicación por voz para el examen. No recomendamos un método de comunicación "texto-texto" o "texto-voz" debido al mayor nivel de dificultad e incompatibilidades con ciertas tareas. Si un miembro no puede usar la voz o el método de voz / texto debido a una discapacidad médica o una conexión de red deficiente, comuníquese con el Departamento de Capacitación de HQ antes de solicitar el examen para establecer un procedimiento individual.

CONOCIMIENTOS TEÓRICOS

Durante el examen práctico, el examinador le interrogará sobre conocimientos teóricos:

- Explicar el IVAC, incluidas las funciones principales y el contenido de una ficha de vuelo.
- Decodificar METAR / TAF incluido el conocimiento de RVR
- Conocimiento de la altimetría del controlador, incluidos TRL / TA, QNH, QFE
- Capacidad para explicar las cartas para la operación de ADC, incluidas las cartas IAC, SID, terrestres, incluida la TORA restante de las intersecciones / operaciones Cat II / III y las cartas de entrada / salida VFR
- Conocimiento de la configuración del espacio aéreo, incluidos CTR, CTA, TMA y FIR alrededor del aeropuerto, incluidas las clasificaciones del espacio aéreo, también relacionadas desde el punto de vista de la separación, información, responsabilidades del piloto frente al controlador.
- Explicar el plan de vuelo I, V, Y y Z, incluidos los procedimientos para otorgar la autorización adecuada.
- Conocimiento de los procedimientos VFR, incluido el patrón de tráfico, los puntos de notificación obligatorios, las altitudes y otras restricciones si se emiten para el aeropuerto.

- Conocimiento de las reglas VFR, incluyendo VFR especial, VFR nocturno y VFR controlado (según corresponda en la división), altitudes de crucero y niveles de vuelo, reglas semicirculares, mínimos VMC
- Conocimiento de las reglas IFR, incluida la autorización IFR inicial, altitudes de crucero y niveles de vuelo, reglas semicirculares
- Manejo de un enfoque frustrado
- Separaciones de estela turbulenta para la salida
- Fenómenos importantes de aeródromo (cizalladura del viento) y cómo informar al piloto al respecto

RENDIMIENTO PRÁCTICO DURANTE EL EXAMEN

REQUERIMIENTOS GENERALES

1. Tienes que iniciar sesión como controlador de torre. No se permite ningún controlador de tierra por separado durante el examen.
2. Debe haber un controlador de radar que sea responsable del espacio aéreo de arriba durante el examen.
3. El aeropuerto donde se realizará el examen debe disponer de procedimientos IFR.
4. Se requiere el uso de software aprobado por IVAO.
5. Se espera que el examinado encuentre él mismo los gráficos necesarios. Sin embargo, en países donde los gráficos no están disponibles de manera fácil y gratuita, es responsabilidad del examinador / división proporcionar el material y / o enlaces necesarios para que tanto el examinador como el examinado puedan trabajar en los mismos gráficos.
6. Para evaluar un examen de controlador de torre, el tráfico mínimo requerido es el siguiente:
 - al menos 2 aeronaves VFR durante el examen o al menos una aeronave VFR dentro de la zona de control mientras llega / sale 1 aeronave VFR o 2 IFR,
 - al menos 4 IFR salientes, uno de ellos con salida vectorizada,
 - al menos 4 IFR entrantes,
 - al menos 1 emergencia (las llamadas de emergencia realizadas en otra frecuencia no cuentan)
 - al menos una aproximación frustrada,
 - al menos un avión de solo texto.
7. Si el tráfico VFR excede 3 aeronaves simultáneamente en la zona de control o 2 aeronaves en el patrón de tráfico, el examinado puede decidir aceptar más tráfico VFR o mantener VFR fuera de la zona de control o en tierra, dependiendo de su capacidad para manejarlo. .
8. Si el clima no es adecuado para el tráfico VFR, el examinado puede aplicar reglas especiales de VFR. El examinador puede pedirle a un piloto que vuele en VMC. El examinado debe estar informado sobre eso.
9. Recomendamos encarecidamente la comunicación por voz en todos los exámenes. No recomendamos un método de comunicación 'texto-texto' o 'texto-voz' debido al mayor nivel de dificultad e incompatibilidades con ciertas tareas. Si un miembro no puede usar la voz o el método de voz / texto,

comuníquese con el Departamento de Capacitación de la sede antes de solicitar el examen para establecer un procedimiento individual. Para algunos ejercicios, el examinado posiblemente tenga que transmitir en modo texto.

Nota: Las emergencias y / o fallas de radiocomunicación durante el examen SOLO se realizarán a pedido del examinador.

RENDIMIENTO PRÁCTICO

1. Los conocimientos básicos sobre las tareas de la torre se comprobarán durante todo el examen.
2. Complete ATIS correctamente
3. Elija la (s) pista (s) correcta (s) en uso (tomando la dirección del viento y TAF, así como la LoA existente emitida por el personal de IVAO FIR)
4. Verifique los planes de vuelo presentados (solo ruta SID hasta el primer punto que ingresa a una vía aérea): NO es necesario verificar el RQ FL para vuelos
5. Capacidad para dar una autorización IFR no SID con vectores de radar
6. Capacidad para otorgar una autorización IFR no SID especificada por APP / CTR, arreglos, altitudes o radiales
7. Capacidad para manejar el tráfico terrestre (VFR + IFR) desde la posición de estacionamiento hasta el despegue y viceversa Manejar todo el tráfico que vuela en la zona de control, incluido todo el servicio R / T necesario
8. Gestión correcta del tráfico, flujo de tráfico rápido y capacidad para decidir qué R / T tiene prioridad en secuencia.
9. Manejar el tráfico de aterrizaje desde la llamada inicial hasta la puerta (también aproximación frustrada)
10. Realice transferencias correctas a la siguiente unidad (APP / CTR), incluida la marca de banda de vuelo correcta
11. Manejo de emergencia
12. Fraseología correcta y dominio del inglés.

MÉTODO DE EVALUACIÓN Y CALIFICACIÓN

El examinador puntuará por separado todas las tareas requeridas (incluidas las preguntas teóricas y los ejercicios prácticos) en una hoja de calificación específica.

Cada puntuación reflejará la exactitud y el alcance de sus conocimientos (para datos teóricos) y su capacidad para ejecutar con precisión los ejercicios (y su desempeño al hacerlo).

La puntuación máxima es de 100 puntos. La nota de aprobación es 75/100.

En todos los casos, su examinador le dará los resultados detallados durante el debriefing, para que pueda identificar sus errores y corregirlos en caso de que el examen falle.

Algunas situaciones especiales pueden resultar en un fracaso del examen automático (puntuación máxima = 51/100):

- Fallo de competencia en comunicación por radio
- Fallo en el dominio de la comunicación en inglés

- Conocimientos teóricos insuficientes
- Pobre conocimiento teórico
- Sin gráficos
- Pérdida de separación
- Autorización de aterrizaje / despegue mientras otra aeronave todavía está en la pista
- Autorización de aterrizaje / despegue si se autoriza a otra aeronave a alinearse en la pista de adelante
- Autorización de aterrizaje / despegue si otra aeronave tiene autorización para cruzar la pista
- Incapacidad para gestionar VFR en el patrón de circuito.
- Una tarea marcada con "0"
- Mantener o despejar una aeronave en o a través de un área a la que no se le debe permitir ingresar debido a restricciones (prohibido, pérdida de VMC ...)
- Emitir autorización de altitud por debajo de MSA para IFR. (ejemplo en espacio libre para circular)
- Instrucción de control que pone a la aeronave en una situación inmediata de colisión con el terreno

NOTA: La puntuación de estos exámenes será de 51/100 o menos, según el resultado total del examen. Esto no significa que el examen no se continúe hasta finalizar.

Un examen se considera reprobado y la parte práctica se detendrá inmediatamente o no se realizará si:

- El examinado tiene un conocimiento teórico extremadamente deficiente (la puntuación debe ser igual o inferior a 10/100)
- El examinado comete una infracción de las normas y reglamentos de IVAO (la puntuación será 0/100)
- El examinado no se presenta al examen y no se da una razón válida dentro de las 48 horas. Esto hará que el examen se considere reprobado (la puntuación será 1/100 o 0/100 según el examinador)
- El examinado decide detener el examen en cualquier momento después de que haya comenzado (la puntuación será 1/100 o 0/100 según el examinador).
- En caso de hacer trampa durante un examen práctico, independientemente de que sea durante la parte teórica o práctica, el resultado será 0/100 y se le asignará al examinado un bloqueo de 6 meses para exámenes.

Si el examinado no llega al examen a la hora organizada, el examinador debe esperar 15 minutos. Después de ese período, el examinador puede desconectarse de la red. El examinado tiene entonces 48 horas para proporcionar una razón válida por la cual no asistió por correo electrónico. Si no se recibe un correo electrónico a tiempo, el examen se marcará como reprobado.

En caso de que ocurra una falla en la computadora que esté fuera del control del solicitante, el examen deberá comenzar de nuevo o se retrasará para que se lleve a cabo otro día, siendo la decisión del examinador.

VALIDACIÓN DEL EXAMEN

Después de la evaluación, su examinador enviará su evaluación al director de formación, quien asignará un validador.

El validador verificará la calificación basándose en los comentarios y la hoja de calificación del examinador.

Si su examen se valida como un éxito, su calificación se actualizará a 1200z al día siguiente.

El proceso de validación necesita un retraso de validación estimado desde un día como mínimo hasta un promedio máximo de una semana.