



Manual de Operaciones

y

Estructura Organica VATSIM Argentina

Contenido

Manual de operaciones

<i>Acerca de este documento</i>	3
<i>Programas de control y voz</i>	3
<i>Comunicación por voz</i>	3
<i>Reglaje de altimétrico</i>	4
<i>Nivel de transición según presión barométrica</i>	5
<i>Tabla de niveles de crucero con espacio aéreo RSVM</i>	6
<i>FIRES en Argentina</i>	7
<i>Asignación de códigos de transponder</i>	7
<i>Servicios de Control Radar</i>	7
<i>Empleo del servicio radar en Vatsim Argentina</i>	7
<i>Flujo de coordinación de tránsito</i>	8
<i>Estructura Orgánica</i>	
<i>Requisitos y Métodos de selección de Staff</i>	9
<i>Funciones del director de VATSIM Argentina</i>	9
<i>Funciones del Contacto de Entrenamiento ATC</i>	10
<i>Instructor Divisional ATC (I1)</i>	10
<i>Funciones del Director de Operaciones</i>	10
<i>Funciones del Director de Eventos y RRPP</i>	11
<i>Funciones del Webmaster</i>	11
<i>Organigrama VATSUR</i>	12
<i>Proceso de Instrucción ATC</i>	12
<i>Organigrama Instrucción ATC</i>	13
<i>Código de Conducta para los controladores</i>	13
<i>Apéndice A</i>	
<i>Posiciones de control, rango y frecuencia</i>	14

Manual de Operaciones VATSIM Argentina

Acerca de este documento

El propósito de este capítulo es proveer lineamientos para operaciones de control estándar dentro de VATSIM Argentina. Los controladores deberán leer el documento en su totalidad y familiarizarse con los procedimientos aquí descritos. En caso de existir dudas sobre la información aquí contenida, el controlador debe contactarse con un miembro del Staff de VATSIM Argentina para solventar dudas.

Importante: Este documento oficial es la base de las operaciones de VATSIM Argentina, en caso de existir discrepancias sobre procedimientos de control se debe referir al presente documento y regirse a los parámetros aquí descritos. En caso que este documento no contenga la respuesta necesaria, un miembro del Staff deberá ser contactado, este emitirá una posición oficial al respecto.

Adicional a este documento, todos los controladores deben tener conocimiento del Código de Conducta VATSIM y VATSUR. Los mismos que pueden ser encontrados en las páginas web de ambas entidades.

Programas de control y voz

El programa de radar oficial utilizado por Argentina para control en la red VATSIM es EuroScope, este es el único radar que recibirá soporte técnico por parte del Staff Argentino.

Junto al Euroscope se deberá usar el programa proporcionado por VATSIM (AFV Audio) para comunicación por voz.

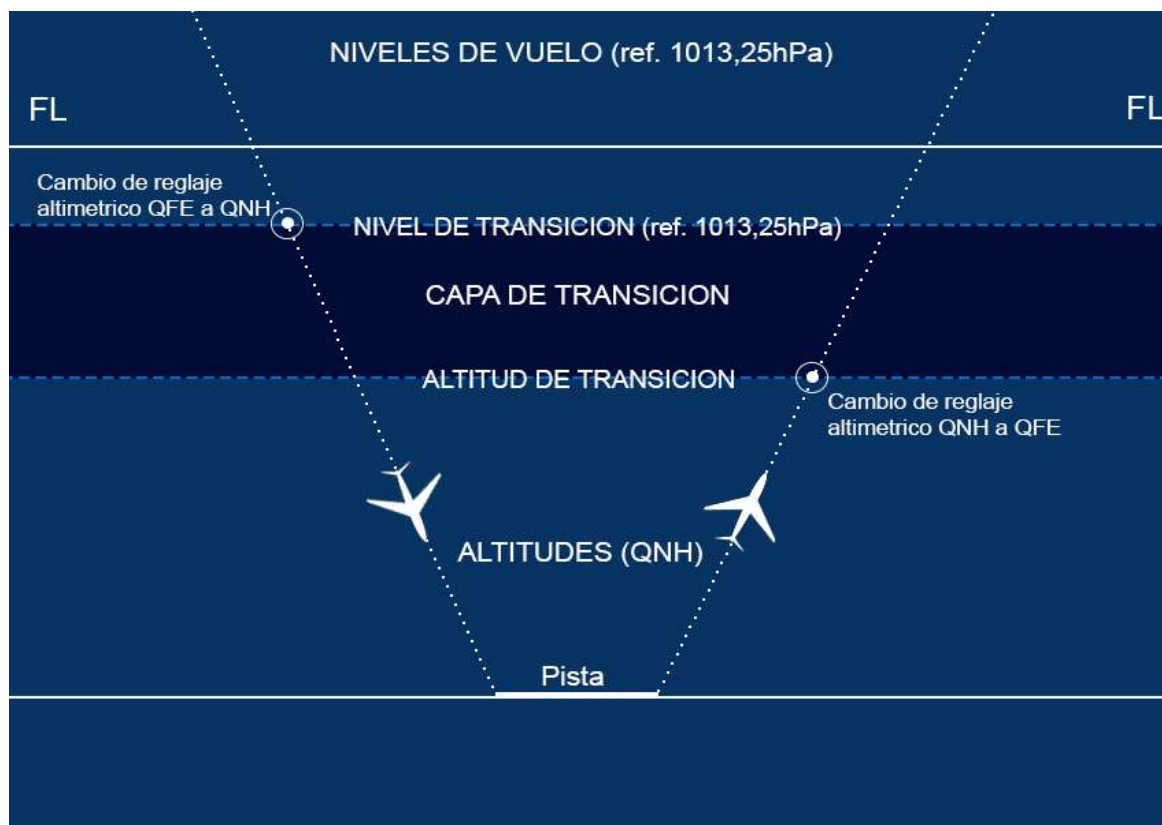
Comunicación por voz

Discord es el programa oficial de comunicación por voz para efectos de coordinación entre dependencias de control.

El uso de este programa es obligatorio para todos los controladores del FIR. Esto se debe a la facilidad que el programa brinda para comunicarse entre diferentes dependencias, agilizando el flujo de trabajo entre controladores.

El servidor a ser utilizado es el servidor oficial de VATSUR, en donde se ha dispuesto un canal exclusivo para VATSIM Argentina.

Reglaje de altimétrico



Generales

- I. Las altitudes de transición de los aeródromos controlados figuran en las cartas de aproximación por instrumentos. No se publica la altitud de transición de los aeródromos no controlados.
- II. Los valores QNH se dan en Hectopascales (hPa).
- III. Para cada aeródromo controlado se especifica una altitud de transición. Ninguna altitud de transición es inferior a 3000 pies por encima de un aeródromo.
- IV. Unidades de medida para la lectura de altímetro se expresarán:
 - En pies para indicar altitud o altura, cuando el altímetro esté ajustado en QNH.
 - En los valores de la columna FL para indicar Niveles de Vuelo, cuando el altímetro esté ajustado a 1013,25hPa
- V. La posición vertical de las aeronaves se expresará:
 - a) Para vuelos en las proximidades de los aeródromos:
 - Cuando la aeronave se halle en la "altitud de transición" o por debajo de ella, en altitudes
 - Cuando la aeronave se halle en el "nivel de transición" o sobre éste, en niveles de vuelo
 - Al atravesar la "capa de transición" la posición vertical se expresará en niveles de vuelo durante el ascenso y altitudes durante el descenso.
 - b) Para los vuelos en ruta, la posición vertical de la aeronave se expresará en niveles de vuelo.
- VI. Cambio de reglaje altimétrico se harán como sigue:
 - Para el descenso el cambio se realizará al abandonar el nivel de transición que rija en el momento.
 - Para el ascenso el cambio se realizará al abandonar la altitud de transición establecida.

Nivel de transición según presión barométrica

Las altitudes de transición de los aeródromos figuran en las cartas de aproximación de los mismos por tratarse de un dato permanente, en cambio los niveles de transición por ser variables de acuerdo a las variaciones de la presión barométrica se suministrarán por la dependencia correspondiente de control de tránsito aéreo.

Para determinar el nivel de transición manteniendo una capa de transición de 300 metros (1000 pies), valor que se ha determinado como de aplicación

uniforme en todo el territorio argentino, se aplicarán los niveles de transición dados por la siguiente tabla:

Las columnas de la izquierda muestran los valores que pueden asignarse a las altitudes de Transición y las filas superiores indican los rangos de presión en hectopascales entre los cuales fluctúan los valores de QNH del aeródromo.






Por ejemplo, en un aeródromo cuya Altitud de Transición fuese 5200 pies (1560m) y QNH 1112 el nivel de transición - TL es 065

					PRESION EN HECTOPASCALES (QNH)					
					942,2 a 959,4	959,5 a 977,1	977,2 a 995,0	995,1 a 1013,2	1013,3 a 1031,2	1031,7 a 1050,3
					945,6 a 963,0	963,1 a 980,7	980,8 a 998,6	998,7 a 1016,8	1016,9 a 1035,3	1035,4 a 1054,1
					949,1 a 966,5	966,6 a 984,2	984,3 a 1002,2	1002,2 a 1020,5	1020,6 a 1039,1	1039,2 a 1057,9
					952,6 a 970,0	970,1 a 987,8	987,9 a 1005,9	1006,0 a 1024,2	1024,3 a 1042,8	1042,9 a 1061,7
					956,1 a 973,5	973,6 a 991,4	991,5 a 1009,5	1009,6 a 1027,9	1028,0 a 1046,6	1046,7 a 1065,5
1500	1600	1700	1800	1900	45	40	35	30	25	20
2000	2100	2200	2300	2400	50	45	40	35	30	25
2500	2600	2700	2800	2900	55	50	45	40	35	30
3000	3100	3200	3300	3400	60	55	50	45	40	35
3500	3600	3700	3800	3900	65	60	55	50	45	40
4000	4100	4200	4300	4400	70	65	60	55	50	45
4500	4600	4700	4800	4900	75	70	65	60	55	50
5000	5100	5200	5300	5400	80	75	70	65	60	55
5500	5600	5700	5800	5900	85	80	75	70	65	60
6000	6100	6200	6300	6400	90	85	80	75	70	65
6500	6600	6700	6800	6900	95	90	85	80	75	70
7000	7100	7200	7300	7400	100	95	90	85	80	75
7500	7600	7700	7800	7900	105	100	95	90	85	80
8000	8100	8200	8300	8400	110	105	100	95	90	85
8500	8600	8700	8800	8900	115	110	105	100	95	90
9000	9100	9200	9300	9400	120	115	110	105	100	95
9500	9600	9700	9800	9900	125	120	115	110	105	100
Altitud de transición - TA (pies)					Nivel de transición - TL					

Tabla de niveles de crucero con espacio aéreo RSVM

TABLA DE NIVELES DE CRUCERO CON ESPACIO AÉREO <u>RVSM</u>											
APLICABLE A TODO EL ESPACIO AÉREO DE JURISDICCIÓN NACIONAL											
DERROTA (*)											
De 000° a 179°						De 180° a 359°					
Columna 1			Columna 2			Columna 3			Columna 4		
Vuelos IFR			Vuelos VFR			Vuelos IFR			Vuelos VFR		
FL	Altitudes y Alturas		FL	Altitudes y Alturas		FL	Altitudes y Alturas		FL	Altitudes y Alturas	
	Pies	Metros		Pies	Metros		Pies	Metros		Pies	Metros
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	500	150
-	1000	300	-	1500	450	-	2000	600	-	2500	750
30	3000	900	35	3500	1050	40	4000	1200	45	4500	1350
50	5000	1500	55	5500	1700	60	6000	1850	65	6500	2000
70	7000	2150	75	7500	2300	80	8000	2450	85	8500	2600
90	9000	2750	95	9500	2900	100	10000	3050	105	10500	3200
110	11000	3350	115	11500	3500	120	12000	3650	125	12500	3800
130	13000	3950	135	13500	4100	140	14000	4250	145	14500	4400
150	15000	4550	155	15500	4700	160	16000	4900	165	16500	5050
170	17000	5200	175	17500	5350	180	18000	5500	185	18500	5650
190	19000	5800	195	19500	5950	200	20000	6100			
210	21000	6400				220	22000	6700			
230	23000	7000				240	24000	7300			
250	25000	7600				260	26000	7900			
270	27000	8250				280	28000	8550			
290	29000	8850				300	30000	9150			
310	31000	9450				320	32000	9750			
330	33000	10050				340	34000	10350			
350	35000	10650				360	36000	10950			
370	37000	11300				380	38000	11600			
390	39000	11900				400	40000	12200			
410	41000	12500				430	43000	13100			
450	45000	13700				470	47000	14350			
490	49000	14950				510	51000	15550			
Etc.		Etc.				Etc.		Etc.			

REFERENCIAS

Clase de vuelo		Vuelos IFR y VFR		Vuelos IFR exclusivamente
Tipo de espacio		Espacio Aéreo Inferior		Espacio Aéreo Superior
Separación Vertical Mínima entre Vuelos		IFR o VFR 1000 pies IFR y VFR 500 pies		IFR 1000 pies
				Espacio Aéreo RVSM IFR 2000 pies

NOTA:

- Las aeronaves que salgan de Aéropaque (SABE) a Mar del Plata serán las únicas que vuelen al oeste con FL impar.
- Las aeronaves que lleguen de Aéropaque (SABE) desde Mar del Plata serán las únicas que vuelen al este con FL par.

FIRES en Argentina



Asignación de códigos de transponder

ACC	Tipo de Vuelo		
	Internacional	Nacional	VFR
Ezeiza	0300-0377	1500-1577	0030-0037
	0400-0477	1600-1677	
	0500-0577	1700-1777	
Córdoba	2500-2577	2001-2047	0050-0057
Mendoza	2700-2777	2050-2077	0040-0047
Resistencia	0600-0677	2100-2137	0060-0067
Comodoro Rivadavia	0700-0777	2140-2177	0070-0077

Servicios de Control Radar

FIR Comodoro Rivadavia:

No se presta servicio de control radar.

FIR Córdoba:

Sector Norte: no se presta servicio de control radar.

Sector Sur: Control radar en ruta de FL195 a FL450.

TMA Cordoba: Control radar 2000ft AGL a FL245.

FIR Resistencia:

En las áreas de control I, II y III Control radar en ruta de FL195 hasta FL450.

FIR Mendoza:

Sector I: Control radar en ruta de FL195 a FL450

Sector II: Control radar en ruta de FL295 a FL450

TMA Mendoza: de 2000ft AGL a FL245

FIR Ezeiza:

Ezeiza radar I y II: De FL 145 a FL 450 en el espacio aéreo comprendido entre los arcos de 150NM y 100NM de radio con centro en VOR/DME EZE y el límite con Montevideo.

De FL 095 a FL 450 en el espacio aéreo comprendido entre los arcos de 100NM y 55NM de radio con centro en VOR/DME EZE y el límite con Montevideo.

Ezeiza radar III y IV: De FL195 a FL450 Comprende todo el resto de la FIR exceptuando los sectores I y II.

TMA BAIREs: sector I: de 2500ft AGL a FL245. Sector II: de FL045 AGL a FL245

Empleo del servicio radar en Vatsim Argentina

La información que proporcionan los softwares de control y que se obtiene en una presentación de la situación puede usarse para llevar a cabo las siguientes funciones en cuanto al suministro del servicio de control de tránsito aéreo:

- proporcionar servicios de vigilancia necesarios para mejorar la utilización del espacio aéreo, disminuir las demoras, proporcionar encaminamiento directo y perfiles de vuelo óptimos, así como para mejorar la seguridad;
- proporcionar guía vectorial a las aeronaves que salen, a fin de facilitar una circulación de salida rápida y eficaz y acelerar la subida hasta el nivel de crucero;
- proporcionar guía vectorial a las aeronaves en ruta, con objeto de resolver posibles incompatibilidades de tránsito;
- proporcionar guía vectorial a las aeronaves que llegan a fin de establecer un orden de aproximación expedito y eficaz;
- proporcionar guía vectorial para prestar ayuda a los pilotos en la navegación, p. ej., hacia o desde una radio ayuda para la navegación, alejándose de áreas de condiciones meteorológicas adversas o de los alrededores de las mismas;

f) mantener la supervisión de la trayectoria de vuelo del tránsito aéreo;

g) cuando corresponda, mantener vigilancia sobre la marcha del tránsito aéreo, para proporcionar al controlador por procedimientos:

- i) una mejor información de posición respecto a las aeronaves que están bajo control;
- ii) información suplementaria respecto a otro tránsito; y
- iii) información sobre cualquier desviación importante de las aeronaves, respecto a lo estipulado en las correspondientes autorizaciones del control de tránsito aéreo, incluso las rutas autorizadas y niveles de vuelo cuando corresponda.

La información procedente de los softwares de control, puede ser utilizada para la aplicación de separación horizontal, acorde a los siguientes mínimos:

- a) 5 NM en Áreas de Control Terminal (TMA) y Zonas de Control (CTR).
- b) 10 NM en Áreas de Control o Aerovías.

Flujo de coordinación de tránsito

Se utilizará para la coordinación entre dependencias el canal de DISCORD de VATSUR (Recomendado), o a través de etiquetas y mensajes privados en euroscope.

Las dependencias ATC, en la medida de lo posible, establecerán y aplicarán procedimientos normalizados para la coordinación y transferencia del control de los vuelos a fin de reducir, entre otras cosas, la necesidad de coordinación oral. Tales procedimientos de coordinación se conformarán a los procedimientos que figuran en las disposiciones siguientes:

1. Cuando las autorizaciones normalizadas para las aeronaves que salen hayan sido convenidas entre las dependencias interesadas, la torre de control de aeródromo (TWR-GND-DEL) expedirá normalmente la autorización normalizada apropiada, sin previa coordinación ni aprobación de

la dependencia de control de aproximación o del ACC.

2. Deberá requerirse una coordinación previa de las autorizaciones solamente en caso de que sea necesario o conveniente por motivos operacionales una variación de la autorización normalizada o de la transferencia normalizada de procedimientos de control.

3. Se dispondrá lo necesario para asegurarse de que en todo momento la dependencia de control de aproximación está informada acerca del orden en el que saldrán las aeronaves.

4. Después de efectuarse la coordinación con la dependencia de control de aproximación, el ACC podrá permitir a la primera aeronave que llegue que realice la aproximación en vez de ir a un punto de referencia de espera.

5. Cuando se utilicen autorizaciones normalizadas para las aeronaves que llegan y a condición de que no se prevea ninguna demora en la terminal, el ACC expedirá normalmente autorizaciones para seguir la STAR apropiada sin previa coordinación ni aprobación de la dependencia de control de aproximación o de la torre de control de aeródromo, según corresponda.

Estructura Orgánica

Requisitos y Métodos de selección de Staff

1. Todos los miembros con pretensión de conformar el staff deberán estar en buenos términos con VATSUR, VATSA y VATSIM.
2. Para la administración de VATSIM Argentina los siguientes puestos son de carácter obligatorio de ocupar, no siendo la misma persona las que los ocupen:
 - a) El jefe de VATSIM Argentina será seleccionado entre postulantes por la División VATSUR según las condiciones de aplicación que se impongan en la publicación de la postulación al momento que quede vacante dicho puesto, deberá prometer estricto cumplimiento del código de conducta (CoC), código de regulaciones de VATSIM (CoR) y el conjunto de regulaciones de VATSUR.
 - b) El contacto de entrenamiento será elegido por el jefe de VATSIM Argentina y aprobado por VATSUR, deberá contar al menos con rango Instructor, deberá prometer estricto cumplimiento del código de conducta (CoC), código de regulaciones de VATSIM (CoR), las políticas globales de rangos (GRP) y el manual de instrucción ATC de VATSUR.
3. Los siguientes puestos de staff no son obligatorios y podrán ser ocupados por personas que ocupen otros puestos de staff, pero se sugiere que no lo sean para no sobrecargar de trabajo a un mismo miembro y pueda comprometerse en plenitud con dicho cargo:
 - a) El director de operaciones será elegido por el jefe de VATSIM Argentina, deberá contar al menos con rango C1 y los requerimientos mínimos que se impongan en la publicación de la aplicación para cubrir el puesto.

- b) El director de eventos será elegido por el jefe de VATSIM Argentina, se sugiere que posea rango ATC y los requerimientos mínimos que se impongan en la publicación de la aplicación para cubrir el puesto.
- c) El webmaster será elegido por el jefe de VATSIM Argentina, se sugiere que posea rango ATC, conocimientos básicos de programación, HTML y los requerimientos mínimos que se impongan en la publicación de la aplicación para cubrir el puesto.

Funciones del Director de VATSIM Argentina

1. Será el administrador de VATSIM Argentina en su forma de operar y organización.
2. Conformara un Staff de trabajo dispuesto a colaborar incondicionalmente en pro del país tomando como base las políticas divisionales.
3. Sera responsable ante VATSUR de las acciones realizadas por su staff.
4. Supervisara la realizacion de eventos semanales y mensuales en concordancia con las políticas de eventos de VATSUR.
5. Mantendrá una página WEB activa y actualizada.
6. Mantendrá actualizado el sector file de las FIRES Argentinas, enviando una copia al director de operaciones de VATSUR cada vez que se produzca una actualización.
7. Enviara trimestralmente al director de sistemas de Vatsur la copia de la página web del país y sus contenidos en caso de no estar en el servidor de la región.
8. Enviara un informe trimestral al director de división acerca de las operaciones del país.
9. Mantendrá el Manual de Operaciones de VATSIM Argentina actualizado, todo cambio deberá ser notificado al director de operaciones de VATSUR.
10. Elaborará y mantendrá actualizadas las cartas de acuerdo operacionales entre fires del país y con fires internacionales limítrofes de ser necesario, y notificará al director de operaciones de VATSUR.

11. Supervisara periódicamente el entrenamiento ATC en el sistema de administración de VATSUR.
12. Aceptará entrevistas ATC nuevas desde el sistema de administración de VATSUR.
13. Aceptará peticiones de controladores visitantes, respetando las políticas de controlador visitante de la división, desde el sistema de administración de VATSUR.
14. Reportara directamente al director de división de VATSUR.
15. Mantendrá presencia frecuente en el Discord de la división .
16. Deberá contar con un total de 10 horas mensuales en línea como ATC, y disponibilidad de participar en diferentes reuniones de trabajo divisionales de ser necesario.

Funciones del Contacto de Entrenamiento ATC

1. Será el administrador del entrenamiento ATC en VATSIM Argentina.
2. Reporta al director de división y al director de entrenamiento ATC de VATSUR.
3. Informará actividades al director de VATSIM Argentina
4. Verificara periódicamente el entrenamiento ATC en el sistema de administración de VATSUR.
5. Asignara instructores a los alumnos ATC.
6. Determinará y aportara métodos de instrucción para el aprendizaje de los estudiantes.
7. Supervisara las funciones de los instructores ATC.
8. Verificará que las instrucciones ATC en VATSIM Argentina se estén desarrollando de acuerdo al GRP vigente de VATSIM.
9. Verificará que las instrucciones ATC en VATSIM Argentina se estén desarrollando de acuerdo a las normativas divisionales vigentes.
10. Mantendrá presencia frecuente en el Discord de la división.
11. Deberá contar con un total de 10 horas mensuales en línea como ATC, y disponibilidad de participar en diferentes reuniones de trabajo divisionales de ser necesario.

Instructor Divisional ATC (I1)

1. El instructor responde al director de entrenamiento ATC de VATSUR e informara el desarrollo de la instrucción al contacto de entrenamiento de VATSIM Argentina.
2. Implementara los métodos de enseñanza determinados por el contacto de entrenamiento.
3. Dara instrucción y evaluara el desarrollo de las prácticas para S1 y S2.
4. Deberá registrar todas las sesiones de entrenamiento en el sistema de entrenamiento ATC de la división.
5. Coordinará con el alumno fecha y hora para la instrucción practica utilizando el Discord de VATSUR como medio oficial de comunicación.
6. Solicitará, en el caso de los alumnos para el rango de S3 y C1, al director de entrenamiento ATC de VATSUR la aprobación del "Solo Validation" del alumno en concordancia con la normativa del GRP vigente de VATSIM.
7. Mantendrá presencia frecuente en el Discord de Vatsur.
8. Deberá velar por el cumplimiento de los parámetros de intrucción según la normativa divisional vigente.
9. Deberá determinar, según el caso, si un alumno está listo para ascenso o evaluación práctica, según las normas vigentes en la división.
10. Deberá tener una presencia online constante como ATC de por lo menos 10 horas al mes.

Funciones del Director de Operaciones

1. Regulará las operaciones de VATSIM Argentina velando por el crecimiento de la misma.
2. Supervisara la consola de controlador visitante de VATSIM Argentina, haciendo cumplir las regulaciones divisionales de control visitante.
3. Regulará y aprobara las cartas de acuerdo (LOA) operacionales entre FIR.

4. Mantendrá una copia actualizada de las cartas de acuerdo en el sistema de administración de VATSUR.
5. Ayudará al desarrollo e implementación de los "Sector File" de los FIRES que lo requieran.
6. Mantendrá una copia actualizada de los "sector file" en el sistema de administración de VATSUR.
7. Reportara al director de VATSIM Argentina.
8. Coordinara con el director de operaciones de VATSUR.
9. Coordinara con el Contacto de entrenamiento ATC de VATSIM Argentina la implementación de las disposiciones emanada de su departamento.
10. Distribuirá las políticas y comunicaciones oficiales de VATSIM Argentina.
11. Controlará que las operaciones de la VATSIM Argentina estén sujetas a las normativas vigentes divisionales.
12. Mantendrá actualizado el listado de frecuencias principales ATC de VATSIM Argentina, el cual deberá estar publicado en la página de web.
13. Mantener presencia frecuente en el Discord de VATSUR.
14. Deberá contar con un total de 10 horas mensuales en línea como ATC, y disponibilidad de participar en diferentes reuniones de trabajo de staff.

Funciones del Director de Eventos y RRPP

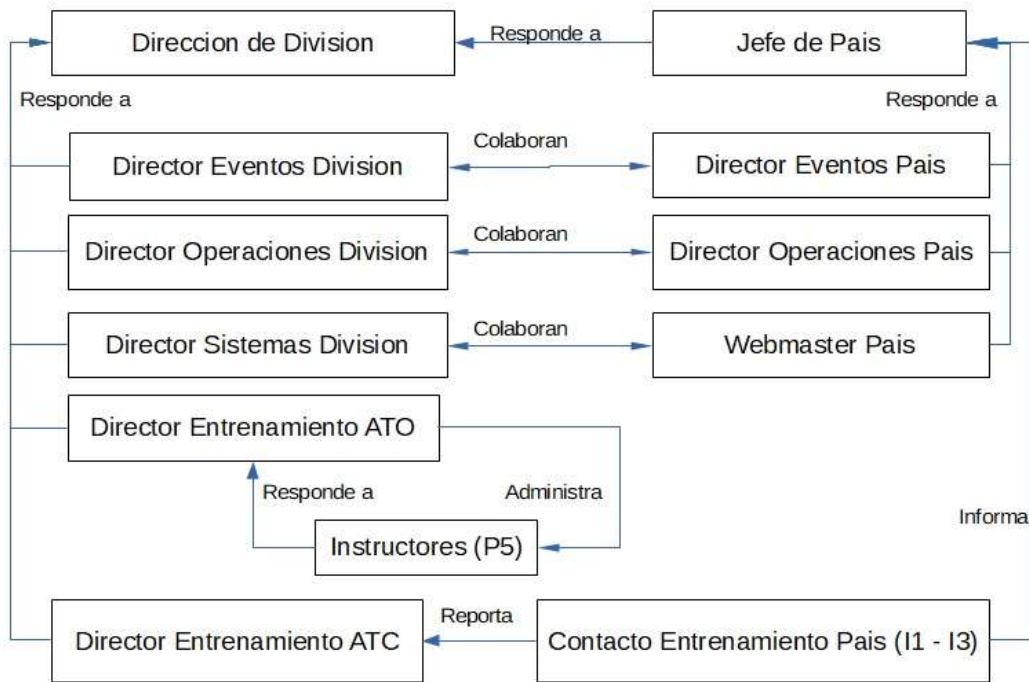
1. Desarrollará y Coordinará los eventos dentro de VATSIM Argentina y los compartidos con otros países, según las normativas vigentes Divisionales.
2. Administrara la consola de eventos de VATSUR correspondiente a Argentina.
3. Programara reuniones de coordinación de eventos de ser necesario.

4. Tendrá contacto estrecho y directo con los miembros de la Argentina.
5. Administrara las redes sociales de VATSIM Argentina.
6. Reportara al director de VATSIM Argentina.
7. Coordinara con el Director de Eventos de VATSUR.
8. Establecerá relaciones con los países vecinos y aerolíneas virtuales manteniendo actualizado una base de datos de correos electrónicos de contacto.
9. Mantendrá presencia frecuente en el Discord de Vatsur.
10. Deberá contar con un total de 10 horas mensuales en línea, y disponibilidad de participar en diferentes reuniones de trabajo de staff.

Funciones del Webmaster

1. Mantendrá actualizada la página web de VATSIM Argentina y todos sus sistemas.
2. Mantendrá la sección de noticias de la página web actualizada.
3. Elaborará un informe trimestral estadístico de actividades en la web.
4. Colaborará con el director de sistemas de VATSUR.
5. Reporta al director de VATSIM Argentina.
6. Enviara trimestralmente una copia actualizada de la página web y sus contenidos en el caso que no se encuentren en el servidor de la Región.
7. Mantener presencia frecuente en el Discord de VATSUR.
8. Deberá contar con un total de 10 horas mensuales en línea, y disponibilidad de participar en diferentes reuniones de trabajo divisionales.

Organigrama VATSUR

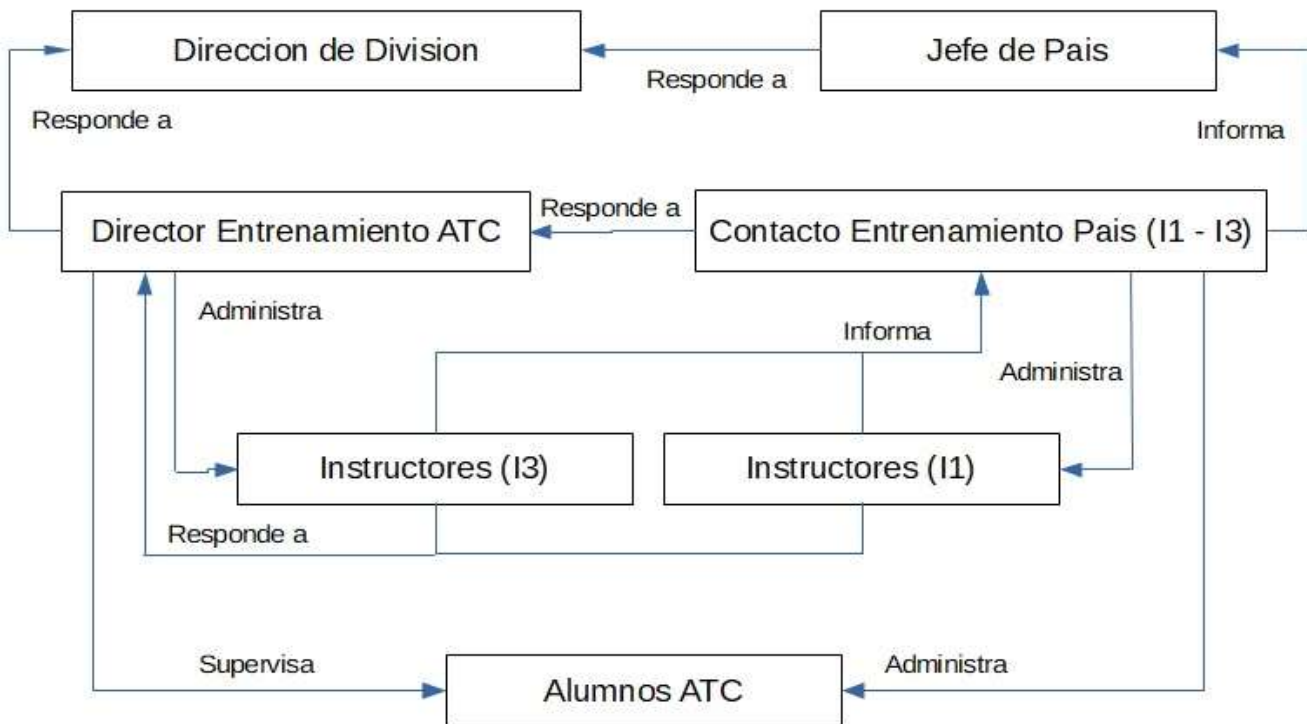


Proceso de Instrucción ATC

1. Las sesiones de instrucción deben ser ejercidas en las aulas del Discord de Vatsur (Sección Instrucción ATC - AULA 1 - AULA 2).
2. El instructor es quien tiene el deber de contactar al alumno para coordinar las sesiones de instrucción en horarios que ambos tengan disponibles.
3. El periodo mínimo de tiempo para ascender a un alumno es de 5 horas de instrucción.
4. Las sesiones de instrucción NO pueden durar más de 2 horas.
5. Las 5 horas se completan en al menos 3 sesiones de instrucción que NO pueden ser dictadas el mismo día.
6. Todas las sesiones de instrucción deben estar explicadas al detalle en la consola de entrenamiento ATC.
7. Los ascensos para los rangos ATC S3 y C1 requieren de un CPT (Controller Practical Test).
8. Se debe acatar las disposiciones establecidas para realizar un CPT.
9. Los Solo Validations (periodo de control en una posición del rango al que se va a ascender) son

- solicitados por los instructores ATC o jefes de FIR y serán aprobados por la División. **ACLARACION:** Hasta que no se responda y se informe sobre la activación del solo validation, los estudiantes NO pueden controlar en la dependencia solicitada.
10. Los Solo Validations deben estar publicados en la página de VATSUR para que sean válidos.
 11. En el caso de los alumnos S3 y C1, estos deben tener la nota del Examen Practico dependiendo de los resultados expuestos en el CPT antes de pasar a la sección de ascenso.
 12. Los instructores tienen que estar presentes de forma obligatoria junto al estudiante cuando existe una conexión a la red (conexión con sufijo XXXX_I_APP o XXX_I_CTR, etc.), no se permite que el alumno este en una dependencia de control y el instructor en otra.
 13. No se puede permitir que el alumno ingrese en una dependencia superior de su rango, si no existe la presencia del instructor o si no existe una aprobación de un Solo Validation.
 14. Todos los CPTs para S3 y C1, serán realizados por EXAMINADORES externos, los cuales serán colocados por la División para que tomen el examen práctico.

Organigrama Instrucción ATC



Conducta del Controlador (extracto CoD VASTIM)

1. Los controladores que son nuevos en VATSIM, o que no están familiarizados con un espacio aéreo, deben informarse, primero, observando las operaciones y/o estudiando los procedimientos utilizados en esa ubicación
2. Los controladores deben seguir las normas y procedimientos locales. Los controladores que decidan controlar en ubicaciones distintas a su ubicación solicitada o asignada deben seguir las reglas y procedimientos locales en estas ubicaciones. Cuando lo exija la política local deben ser aprobados para controlar como "controladores visitantes". El estatus de controlador visitante se rige por las Políticas de transferencia y visita de controladores.
3. Al iniciar sesión en la red VATSIM como observador, un miembro utilizará un indicativo que termina como sigue: "_OBS". Antes del guion bajo, una

persona debe usar sus iniciales o un formato de observador aceptado localmente. Están aprobados aquellos formatos de indicativos de observador que designan un rol específico de staff oficial de la red. Un observador no puede comunicar vía texto o voz en una frecuencia abierta, ni proporcionará servicios de control de tráfico aéreo, únicamente podrá observar.

4. VATSIM reconoce los siguientes sufijos para las posiciones de control de tráfico aéreo. El controlador usará solo el sufijo correspondiente al servicio que preste al conectarse.

- DEL - Autorizaciones - Delivery
- GND - Control de tierra - Ground
- TWR - Control de torre - Tower
- DEP - Control de Salida - Departure
- APP - Control de Aproximación - Approach
- CTR - Control en ruta - Center
- FSS - Estación de servicio de vuelo

5. Las posiciones se ocupan "por orden de llegada". Los Servicios de control locales, con la aprobación de la División, pueden implementar un procedimiento para reservar o programar un horario de control dentro de

límites razonables. Además, si un controlador pierde su conexión a la red VATSIM y regresa dentro de un periodo de tiempo razonable para encontrar su posición tomada por otro controlador, el segundo controlador deberá entregar la posición al controlador original.

6. Solo los controladores pueden abrir las posiciones aprobadas y sus frecuencias correspondientes. Los controladores solo pueden abrir una posición para la cual están autorizados, de acuerdo con la política global y local. Consulte las Políticas de Calificaciones Globales y las Políticas de Transferencias y Visitas de Controladores para más información.

7. Un controlador puede realizar una conexión adicional a la red VATSIM para proporcionar un ATIS de un aeropuerto, solo en aquellos que tienen un ATIS en la vida real. Debe haber una versión de texto que acompañe, que siempre deberá estar en inglés.

8. Los controladores deben establecer un rango de visibilidad apropiado para su posición. Los rangos máximos para una posición dada son los siguientes:

- Observadores: 300 millas náuticas.
- Autorizaciones: 20 millas náuticas.
- Control de tierra: 20 millas náuticas
- Control de la torre: 50 millas náuticas
- Control de aproximación: 150 millas náuticas.
- Control de salida: 150 millas náuticas.
- Control en ruta (centro): 600 millas náuticas
- Control de FSS: 1500 millas náuticas

9. Los controladores no deben establecer rangos de visibilidad superiores a los rangos máximos establecidos anteriormente, a menos que cuenten con la aprobación previa por escrito del Board of Governors de VATSIM o del Comité Ejecutivo.

Epílogo: recuerde que los objetivos principales de VATSIM son educar, proporcionar una simulación realista de vuelo y control de tráfico aéreo y, lo más importante, brindar un ambiente divertido para que todos disfruten de nuestra afición. Al seguir las reglas simples establecidas en este Código de conducta, todos tienen la garantía de aprender y hacer nuevos amigos en todo el mundo.

Apéndice A

- Posiciones de control, rango y frecuencia

En el siguiente link:

<http://argentina.vatsur.org/site/index.php?r=site/docs>