



POLITICA GLOBAL DE RANGOS ATC DE **VATSIM**

1. VATSIM - RANGOS DE CONTROLADORES

1.1 Cada Director Regional se asegurará de que todos los departamentos de formación y los responsables de la evaluación y calificación dentro de su región, ajusten sus calificaciones de controlador al siguiente esquema del Servicio de Tránsito Aéreo (ATS) que cubra con las seis posiciones DEL, GND, TWR, APP, DEP y CTR.

1.2 En VATSIM se aplicarán las siguientes clasificaciones de controladores:

A. APRENDIZ DE CONTROL DE TORRE (S1)

Esta calificación no cubre ninguna competencia en particular. Un miembro puede usar esta clasificación para controlar en una posición no mas allá de Torre (TWR) sujeto a restricciones locales.

B. CONTROLADOR DE TORRE (S2)

Esta clasificación incluye todos los servicios de control del aeropuerto, siendo estos DEL, GND y TWR, excepto en una torre que proporciona servicios de aproximación, como se describe en la Sección 4.6 de esta política.

C. CONTROLADOR DE TMA (S3)

Esta clasificación incluye servicios de control APP y DEP asociados con un aeropuerto/área en particular.

D. CONTROLADOR EN RUTA (C1)

Esta clasificación es para todos los sectores de control de área en ruta, tanto radar como no radar.

E. CONTROLADOR SENIOR (C3)

Se puede otorgar una calificación de Senior Controller (C3) a un controlador ya certificado para proveer los seis (6) servicios de control estándar de VATSIM descritos anteriormente, y que también proporciona otros servicios NO relacionados con el rol de controlador. Puede ser otorgada por una División de VATSIM como reconocimiento de antigüedad, desempeño o cualquier función adicional que exceda la de un controlador normal, según lo determine la Región en conjunto con la División local.

2. COMPETENCIAS ATC

2.1 Para las calificaciones del controlador descritas anteriormente (excepto S1), los componentes esenciales de conocimiento y habilidad para cada posición del Servicio de Tránsito Aéreo (ATS) mostrados son los elementos requeridos de competencia listados para esa calificación. Una lista completa de las Competencias ATC de VATSIM se adjunta como Apéndice A a esta política.

3. EVALUACION ATC

3.1 Cada Departamento de Capacitación es responsable de determinar sus propios métodos de prueba y evaluación para establecer la competencia con respecto a cada nivel de calificación, sin embargo tales pruebas y evaluaciones deben estar de acuerdo con el párrafo 3.2 de esta política.

3.2 Los siguientes requisitos se aplican a las pruebas y evaluaciones ATC:

A. Las pruebas / evaluaciones para cada nivel de calificación DEBEN incluir una prueba teórica (todos los rangos), y una prueba práctica para todas las calificaciones por encima de S1.

B. Un pase satisfactorio con una puntuación mínima del 80% en la prueba teórica será un requisito previo para la realización de la evaluación práctica asociada.

C. Los métodos de formación y evaluación deben ser de un diseño eficaz a fin de reducir al mínimo los retrasos; especialmente para aquellos que buscan convertirse en un nuevo controlador, sin descuidar los conocimientos para un buen desempeño en la red.

NOTA IMPORTANTE:

Una división o departamento de entrenamiento NO debe otorgar una calificación ATC hasta que una persona haya demostrado todos los elementos de competencia requeridos para la calificación (donde sea aplicable).

4. USOS DEL RANGO DE CONTROLADOR

4.1 Los rangos del controlador son esenciales en el entorno en línea de VATSIM, ya que el ATC en línea proporcionará un servicio de "arriba hacia abajo" y siempre que la carga de tráfico permita cubrir cualquier posición de control que falte debajo de ellas; esto se aplica a todas las posiciones de control desde CTR hacia abajo.

4.2 Una calificación de controlador de VATSIM es parte de un esquema graduado y estructurado en el que una persona no puede obtener una calificación, o rango de controlador, más alto sin haber completado primero los requisitos para la calificación anterior. Es decir, los ascensos deben ser progresivos atravesando el alumno cada rango ATC hasta llegar al más alto.

4.3 La concesión de una calificación de controlador permite que el titular opere una posición de control asociada con la clasificación y cualquier posición de control asociada con una clasificación de controlador más baja, siempre y cuando la posición de control NO esté dentro de un espacio aéreo designado (ver Sección 6).

4.4 Ninguna posición de control en VATSIM requerirá un rango superior a la del controlador en ruta (C1) para proporcionar servicios de control de tránsito aéreo.

4.5 Validación de Entrenamiento del Aprendiz de Controlador - Con el fin de permitir que un aprendiz desarrolle confianza y mejore la relación de tiempo de mentor-aprendiz, las prácticas en solitario pueden ser utilizadas (previa autorización) por un Aprendiz de Controlador de Aproximación o un Aprendiz de Control de En ruta como sigue:

(A) SOLO VALIDATION - CONTROLADOR DE APROXIMACIÓN

Un candidato que se acerca a su Prueba Práctica de Control de Aproximación / Salida y que ha sido considerado competente en cualquier evaluación teórica como parte de su entrenamiento de Controlador de Aproximación / Salida, puede recibir permiso temporal para practicar solo en una posición de Aproximación / Salida con su rango actual de S2. Dichas validaciones deberán:

- 1) Estar limitado a un aeropuerto de entrenamiento, y
- 2) Estar claramente enumerado y publicado en el sitio web del vACC local, detallando el nombre del miembro, la identificación de VATSIM y las posiciones en las que se validan, y
- 3) Tener un período máximo de validez de 30 días, y
- 4) Estar sujeto a revisión periódica, y
- 5) No se renovará / extenderá a menos que el candidato haya hecho un buen uso de la práctica y haya mejorado durante el período de validez del "Solo Validation", y
- 6) Renovable por un periodo total de hasta 90 días, y cada renovación solo podrá tener un máximo de 30 días.

(B) SOLO VALIDATION - CONTROLADOR ENROUTE

Un candidato que se está acercando a su Prueba Práctica de Controlador de Enroute y que ha sido considerado competente en cualquier evaluación teórica como parte de su entrenamiento de Enroute Controller, puede tener permiso temporal para practicar solo en una posición de Enroute con la calificación de Student 3 (S3) . Dichas validaciones deberán:

- 1) Estar limitado a un sector de Enroute de formación y no aprobado para extender la cobertura a los sectores adyacentes de Enroute, y
- 2) Estar claramente enumerados en el sitio web del vACC local, detallando el nombre del miembro, la identificación de VATSIM y la posición en la que se validan, y
- 3) Tener un período máximo de validez de 30 días, y
- 4) Estar sujeto a revisión periódica, y
- 5) No se renovará / extenderá a menos que el candidato haya hecho un buen uso de la práctica y haya mejorado durante el período de validez del "Solo Validation", y
- 6) Renovable por un período total de hasta 90 días, y cada renovación sólo podrá tener un máximo de 30 días.

Este apartado no debe ser considerado como un sustituto del propio método de entrenamiento utilizado en la división. El normal proceso debe continuarse, esto es solo una herramienta.

No se dará tal aprobación del "Solo Validation" a ninguna otra posición de Controlador que no sea la especificada en las Secciones (a) y (b) anteriormente mencionadas.

4.6 TORRE DE PROCEDIMIENTO - Una Torre de Procedimiento es una torre que, en el mundo real, proporciona un servicio de aproximación no radar para llegar a ese aeropuerto, y está claramente listada en el sitio web del vACC local como Torre de Procedimiento.

El Control en una Torre de Procedimiento sólo puede ser realizado por un Controlador de Torre (S2) que ha estudiado las competencias adicionales enumeradas en el Apéndice A de esta política a satisfacción del vACC local; o cualquier controlador clasificado como un controlador TMA (S3) o superior. Los vACC locales pueden requerir que los controladores demuestren estas competencias durante su evaluación inicial del controlador como un controlador de torre (S2).

Una torre de procedimiento debe iniciar sesión en la red VATSIM con una conexión de torre y usar el sufijo _TWR.

Mientras que las torres de procedimiento en el mundo real ofrecen un servicio de aproximación no radar, el entorno ATC de VATSIM permite un servicio de radar completo. Si bien se anima a los controladores de torres a procedimiento a simular un entorno no radar, es permisible aplicar la separación por radar.

Para lograr una cobertura de radar adecuada, el Controlador puede utilizar múltiples puntos de visibilidad en su cliente radar. Un controlador de torre de procedimiento no puede exceder los ajustes de visibilidad máxima para un controlador de torre.

5. REGLAS LOCALES

5.1 Un objetivo importante de esta política es facilitar que se convierta en un controlador eliminando las restricciones excesivas de VATSIM y las normas locales innecesarias sin afectar negativamente a las normas de los controladores.

5.2 Las operaciones en línea requieren que un controlador sea flexible y versátil, por lo que las reglas locales deben ser cuidadosamente consideradas para asegurar que no perjudiquen estas importantes cualidades en línea.

5.3 No obstante lo dispuesto en los párrafos 5.1 y 5.2, es aceptable que las Divisiones introduzcan Procedimientos Operativos Estándar para proporcionar orientación a los Controladores con respecto a arreglos locales tales como configuraciones de la pista, altitudes de despeje, procedimientos de traspaso, etc. Ser publicados en los sitios web de División / vACC para que todos los controladores y pilotos lo puedan leer.

5.4 Las reglas locales no pueden restringir quién puede proveer servicios de ATC en cualquier posición que no sea aprobada como Espacio Aéreo Designado de acuerdo con el Párrafo 6 de esta política para miembros con calificación S2 o superior.

5.5 Las reglas locales no pueden proporcionar restricciones que estarían en contravención de esta política.

6. ESPACIO AEREO DESIGNADO

6.1 En determinadas situaciones especiales, el Executive Comitee (Comité Ejecutivo de VATSIM) podrá aprobar la creación de un espacio aéreo designado para garantizar que el espacio aéreo sea controlado por un controlador debidamente calificado y / o experimentado. El espacio aéreo designado estará en forma de un "Aeropuerto Principal" o un "Centro Especial"; No existe ninguna disposición para la creación de otro tipo de espacio aéreo designado.

6.2 Para operar dentro de un Espacio Aéreo Designado, un controlador DEBE mantener tanto la calificación de controlador apropiado como una habilitación especial para ese Espacio Aéreo Designado específico.

6.3 MAJOR AIRPORTS (AEROPUERTO PRINCIPAL ESPECIAL)

El término "Aeropuerto Principal" se aplica expresamente a un aeropuerto y se refiere a cualquier Servicio de Tráfico Aéreo prestado en ese aeropuerto específico; Es decir, DEL, GND, TWR, APP y DEP. El término "Aeropuerto Principal" no puede aplicarse ni relacionarse con ningún servicio de control de CTR.

A. En algunas situaciones excepcionales de tránsito aéreo, puede ser necesario crear un "Aeropuerto Principal" designado que un nuevo controlador no pueda proporcionar servicio ATC para asegurar que los servicios de tránsito aéreo en ese aeropuerto sean de una forma aceptable para los pilotos. No se prevé la designación de aeropuertos distintos del establecimiento de un "Aeropuerto Principal" designado.

B. Un nuevo controlador está autorizado a proporcionar un servicio de control en cualquier aeropuerto que no sea un "Aeropuerto Principal" designado para practicar su habilidad y obtener rápidamente acceso para operar en el aeropuerto principal.

C. La designación de un aeropuerto como "aeropuerto principal" crea una restricción significativa a los nuevos controladores, por lo que el número de aeropuertos principales designados debe mantenerse en un mínimo absoluto. Un "Aeropuerto Principal" designado debe ser una excepción establecida sólo cuando se justifique y se considere que es en el mejor interés de los usuarios en línea.

D. Antes de operar en un "Aeropuerto Principal" designado, se requiere que un controlador complete una habilitación para ese "Major Airport" específico. Un endoso de "Aeropuerto Principal" es adicional al esquema de clasificación del Servicio de Tránsito Aéreo descrito arriba y se aplica a un nuevo controlador o controlador visitante nuevo a ese "Major Airport" específico.

E. No se requiere que una Región o División establezca un "Aeropuerto Principal" designado de forma obligatoria. Una Región o División es libre de operar su espacio aéreo sin tener algún espacio aéreo designado.

F. Puede haber casos en los que un Área Terminal cubra un Aeropuerto Principal, y uno o más aeropuertos regulares locales, puede ser identificado con un indicativo distinto del prefijo OACI__DEP. De acuerdo con las reglas locales, el área terminal servida por estas posiciones APP & DEP también se considerará "Espacio aéreo designado" y requerirá una habilitación del controlador para proporcionar servicios ATC en esa instalación. La TWR y las posiciones más bajas de otros aeropuertos subyacentes regulares no se ven afectadas, es decir, no necesitan aprobación.

G. El Espacio Aéreo Terminal que recibe el servicio de los indicativos ICAO_APP & _DEP del Aeropuerto Principal es un "Espacio Aéreo Designado". El servicio de estos callsigns, dependiendo de las reglas locales, PUEDE extender a APP y DEP responsabilidades para otros Aeropuertos regulares dentro de su espacio aéreo terminal.

6.4 CENTROS ESPECIALES

En una situación excepcional que se justifique por el volumen de tránsito relativo o por la complejidad o el tamaño relativamente elevado del espacio aéreo, puede ser necesario que una división cree un "Centro Especial" designado. La designación de un "Centro Especial" debería ser en casos excepcionales; establecidos sólo cuando se justifiquen y se consideren en el mejor interés de los usuarios en línea.

A. Un "Centro Especial" sólo puede ser utilizado por un Controller (C1) quien también es el titular de una habilitación especial para ese "Centro Especial". Un Enroute Controller no habilitado no tendrá permitido operar un espacio aéreo designado como "Centro Especial".

B. El término "Centro Especial" sólo puede aplicarse a:

1. Espacio aéreo CTR combinado formado por varios centros vecinos unidos. El "Centro Especial" debe consistir en un espacio aéreo CTR de al menos dos centros adyacentes.

En aquellos momentos en que el "Centro Especial" es ACTIVO y un controlador CTR Enroute no habilitado también está disponible, entonces el Controlador Enroute habilitado que opera el espacio aéreo "Centro Especial" PUEDE ser requerido para renunciar al control del espacio aéreo CTR normal subyacente, y dejarlo disponible para ser operado por el controlador CTR no habilitado.

2. Algunos espacios aéreos de ruta requieren procedimientos especiales de control y conocimientos como los centros oceánicos.

3. Los espacios aéreos de ruta constan de un espacio aéreo muy complejo, de un volumen de tráfico elevado o de un espacio aéreo que cubre áreas muy grandes.

6.5 No se requiere que una región o división establezca un "Centro Especial" designado de forma obligatoria. Una región o división es libre de operar su espacio aéreo sin tener ningún "Centro Especial" designado.

6.6 Si fuera necesario, la lista de espacios aéreos designados autorizados por el EC podrá actualizarse de vez en cuando añadiendo o retirando un "Aeropuerto Principal" designado o un "Centro Especial" designado. Una solicitud para la creación de un "Aeropuerto Principal" designado o un "Centro Especial" designado DEBE venir del Director de División, será contrafirmado por el Director Regional, y será sometido a la revisión del EC para su aprobación y autorización a través de una votación. Un "Major Airport" o un "Special Center" puede ser removido a discreción del Director Regional.

6.7 Cada división deberá exhibir en todo momento en sus páginas web una lista de espacios aéreos designados autorizados, siempre y cuando estos existan y estén operativos dentro de la División.

6.8 Ver el documento "Global Rating Policy" en la sección de documentos en la página de VATSIM.net para ver todos los espacios aéreos designados aprobados por el EC, el cuál se irá actualizando a medida que haya modificaciones en el listado, es decir, cuando se agreguen o eliminen espacios aéreos designados. Como apéndice B a este documento, se agrega los Special Centers y Major Airports aprobados por la Región y la División para operar en VATSUR.

7. AUTORIZACION DE UN ESPACIO AEREO FSS

7.1 En determinadas zonas remotas y de gran volumen de tráfico aéreo, el EC podrá aprobar la creación de un espacio aéreo FSS a fin de mejorar la cobertura ATC. No existe ninguna disposición para crear el espacio aéreo FSS en una zona en la que no haya mucho movimiento de tráfico aéreo. En todos los casos de espacio aéreo FSS se aplicará lo siguiente:

A. Antes de otorgar la aprobación, el EC debe organizar una prueba de 30 a 45 días, realizado en coordinación con la Junta de Gobernadores para asegurar que no haya problemas de rendimiento en la red.

B. El EC podrá conceder la aprobación definitiva de un espacio aéreo FSS propuesto tras la finalización de la prueba, detallado en 7.1 (A) y un informe de red satisfactorio de la Junta de Gobernadores.

7.2 Para operar un espacio aéreo FSS aprobado, un controlador DEBE tener un rango mínimo de C1 (Enroute Controller).

7.3 Ver en el Global Ratings Policy de VATSIM el listado detallado de los espacios aéreos FSS aprobados por el EC. En este documento, como apéndice C, se detallaran los espacios aéreos FSS aprobados por el Comité Ejecutivo para operar en la división de VATSUR.

APÉNDICE A

COMPETENCIAS ATC DE VATSIM.NET

1) APRENDIZ DE TORRE (S1) - POSICIONES DEL GND

ESTA CALIFICACIÓN ES UN NIVEL DIRECTO DE ENTRADA QUE NO TIENE COMPETENCIAS ASOCIADAS.

2) CONTROLADOR DE TORRE (S2) - POSICIONES DEL GND Y TWR

A) GENERALES

- 1) Configuración y conexión a la red
- 2) Demuestra comprensión de la función ATS
- 3) Muestra el conocimiento de la prestación de servicios
- 4) Muestra conciencia de la situación
- 5) Administra la prioridad de comunicación
- 6) Usa fraseología correcta
- 7) Maneja las tiras de vuelo, las etiquetas y los planes de vuelo
- 8) Muestra un comportamiento profesional y una actitud agradable

B) COORDINACIÓN DEL ATC

- 1) Coordina con otros ATC donde sea necesario

C) APROBACION DE PLAN DE VUELO

- 1) Identifica correctamente las aeronaves y la regla de vuelo aplicable.
- 2) Aplica la altimetría básica
- 3) Emite instrucciones apropiadas para el despacho y la salida

D) OPERACIONES EN TIERRA

- 1) Emite las instrucciones GND apropiadas donde / cuando sea necesario
- 2) Transfiere correctamente las aeronaves a TWR cuando sea necesario

E) OPERACIONES DE TORRE

- 1) Selecciona la pista apropiada / la pista activa
- 2) Genera ATIS
- 3) Emite las instrucciones apropiadas de TWR donde / cuando sea necesario
- 4) Emite las autorizaciones de despegue
- 5) Emisiones de despeje de aterrizaje
- 6) Aplica la separación correcta de la pista
- 7) Maneja las aproximaciones perdidas
- 8) Gestiona el tráfico del circuito
- 9) Transfiere correctamente la aeronave a la siguiente unidad ATC.

F) TORRES A PROCEDIMIENTO

Además de las competencias descritas en las secciones A-E anteriores, de acuerdo con la sección 4.6 de la Política de Rangos Globales de VATSIM, los vACC locales pueden exigir a los controladores que demuestren estas competencias durante su evaluación inicial del controlador como Controlador de Torre (S2). Estas competencias no son un requisito para que los controladores de torres proporcionen servicios de ATC, donde sea aplicable en el mundo real para el vACC:

- 1) Asegura que el piloto reciba información correcta de ATIS
- 2) Cancela STAR (si corresponde) y proporciona información de seguimiento para secuenciación o separación
- 3) Emite descenso y proporciona asignación o reiteración de pista
- 4) Posiciona correctamente las aeronaves para el tipo de aproximación
- 5) Emite la autorización correcta de aproximación
- 6) Proporciona instrucciones de seguimiento adecuadas (vectores de radar o con referencia a NAVAIDS) a las aeronaves cuando sea necesario.
- 7) Inicia la retención cuando es necesario para regular el flujo de tráfico
- 8) Ajusta la velocidad o pista de la aeronave para lograr la secuencia
- 9) Aplica separación vertical apropiada entre aeronaves
- 10) Aplica separación lateral apropiada entre aeronaves

3) CONTROLADOR DE TMA (S3) - POSICIONES APP / DEP

A) GENERALES

- 1) Configuración del cliente radar y conexión a la red
- 2) Demuestra comprensión de la función ATS
- 3) Muestra el conocimiento de la prestación de servicios
- 4) Muestra la conciencia de la situación
- 5) Administra la prioridad de comunicación
- 6) Usa fraseología correcta
- 7) Maneja las tiras de vuelo, las etiquetas y los planes de vuelo
- 8) Muestra un comportamiento profesional y una actitud agradable

B) COORDINACIÓN DEL ATC

- 1) Coordina con otros ATC donde sea necesario

C) SALIDAS

- 1) Identifica correctamente las aeronaves que salen
- 2) Cancela SID de los aviones para la secuenciación o separación
- 3) Modificación de niveles de vuelo cuando sea necesario para la separación positiva
- 4) Transfiere correctamente el avión al controlador en ruta

D) LLEGADAS

- 1) Asegura que el piloto reciba información correcta de ATIS
- 2) Cancela la STAR y proporciona vectores a las aeronaves para secuenciación o separación
- 3) Emite descenso y proporciona asignación o reiteración de pista
- 4) Proporciona posición y distancia para separar a los aviones
- 5) Posiciona correctamente las aeronaves para el tipo de aproximación
- 6) Emite la autorización correcta de aproximación
- 7) Transfiere correctamente el avión al controlador TWR

E) GESTIÓN DEL TRÁFICO

- 1) Verifica el modo C de la aeronave al iniciar el servicio de radar
- 2) Emite las instrucciones apropiadas de TMA donde / cuando sea necesario
- 3) Proporciona vectores adecuados a las aeronaves cuando se requiere
- 4) Instruye hacer esperas cuando es necesario para regular el flujo de tráfico
- 5) Ajusta la velocidad o rumbo de la aeronave para lograr la secuenciación deseada

F) SEPARACIÓN

- 1) Aplica separación vertical apropiada entre aeronaves
- 2) Aplica separación lateral apropiada entre aeronaves

G) SERVICIOS AÉREOS

- 1) Transmite información de tráfico cuando sea necesario
- 2) Proporciona información adicional o servicio de navegación
- 3) Procesa correctamente las aeronaves que ingresan al CTA desde el espacio aéreo de Clase G
- 4) Corrige los aviones que salen del CTA en el espacio aéreo de Clase G
- 5) Aprueba plan de vuelo de aeronaves en el aire cuando se lo requieran

4) CONTROLADOR EN RUTA (C1) - POSICIONES CTR

A) GENERAL

- 1) Configuración del cliente radar y conexión a la red
- 2) Demuestra comprensión de la función ATS
- 3) Muestra el conocimiento de la prestación de servicios
- 4) Muestra conciencia de la situación
- 5) Administra la prioridad de comunicación
- 6) Usa fraseología correcta
- 7) Maneja las tiras de vuelo, las etiquetas y los planes de vuelo
- 8) Muestra un comportamiento profesional y una actitud agradable

B) COORDINACIÓN DEL ATC

- 1) Coordina con otros ATC donde sea necesario

C) GESTIÓN DEL TRÁFICO

- 1) Emite las instrucciones CTR apropiadas donde / cuando sea necesario
- 2) Aplica conceptos avanzados de altimetría
- 3) Proporciona vectores adecuados a las aeronaves cuando se requiere
- 4) Instruye hacer esperas cuando es necesario para regular el flujo de tráfico
- 5) Ajusta la velocidad o rumbo de la aeronave para lograr la secuencia inicial para la llegada
- 6) Transfiere correctamente la aeronave a la siguiente dependencia ATC

D) SEPARACIÓN

- 1) Proporciona un servicio de separación apropiado para la clase de espacio aéreo
- 2) Aplica separación vertical apropiada entre aeronaves
- 3) Aplica la separación vertical apropiada a las aeronaves que operan en espacio aéreo RVSM
- 4) Aplica separación por tiempo entre aeronaves en un entorno no radar (a procedimiento)
- 5) Aplica separación entre aeronaves en un entorno radar
- 6) Prevé conflictos y aplica la separación necesaria para evitar incidentes

E) SERVICIOS DE ESPACIO AÉREO

- 1) Proporciona servicios de tráfico apropiados para la clase de espacio aéreo
- 2) Proporciona información adicional o servicio de navegación
- 3) Emite aprobación de uso de aerovías a las aeronaves que ingresan al CTA
- 4) Finaliza los servicios para aeronaves que salen del CTA
- 5) Emite las STAR donde sea necesario
- 6) Proporciona servicios apropiados para aviones VFR en función del tipo de espacio aéreo

APENDICE B

ESPACIOS AEREOS DESIGNADOS APROBADOS EN VATSUR

La división de VATSUR no cuenta con ningún Major Airport o Special Center aprobado por la Región/División para operar, en ninguno de sus vACC locales.

APENDICE C

POSICIONES FSS APROBADAS EN VATSUR

La división de VATSUR no cuenta con ninguna posición FSS aprobada por el EC para operar, en ninguno de sus vACC locales.

APENDICE E

CONSIDERACIONES AGREGADAS POR LA REGION Y DIVISION A LOS ATC

Tanto la Región como la División, además de las competencias necesarias para obtener un rango de controlador impuestas por VATSIM, también solicitará a los ATC que mantengan un comportamiento profesional, ameno y servicial hacia todos los usuarios de la red, ya que en nuestro desempeño diario, nos encontraremos con usuarios novatos que requerirán de nuestra ayuda y consejos antes de iniciarse de lleno en la actividad, y es nuestro deber darles una mano cuando sea posible. También sucederá el caso donde nos encontremos frente a usuarios experimentados, incluso del ambiente aeronáutico real, los cuales también tendrán la oportunidad de sugerirnos procedimientos para mejorar nuestra calidad como ATC, por lo que también debemos estar predispuestos a aprender de todos los usuarios, ya que VATSIM es un ambiente de aprendizaje continuo.

Sepan además que, a diferencia de un Piloto/Observador, un controlador es un usuario especial y muy valorado, ya que ha sido sometido a procesos de evaluación para alcanzar el rango ATC. Y como tales, serán los referentes de cada país, además del propio Staff que se pueda conformar en cada vACC local, ya que tendrán contacto directo con todos los usuarios y serán una fuente de ayuda muy importante para todos, incluso vuestro comportamiento, dará la imagen propia de cada país dentro de la División. Por lo que el staff Regional y Divisional, pone énfasis en vuestra conducta online y offline.

*Traducción del documento original "Global Ratings Policy" de VATSIM.net (a excepción del Apéndice E que fue agregado por el Staff Regional)
Fecha de traducción: 28/07/2017*

Pablo Maciel (CID 1063330)