

Examen ADC - Aerodrome Controller

Distintivo	Título	Horas mínimas	Examen teórico (HQ, inglés)	Examen teórico y práctico (ES)	Documentación y observaciones
5-911 not found	Controlador de aeródromo Aerodrome Controller (ADC)	50	SI	SI	IVAO España (ES) HQ (EN)

Aspectos generales

Para todos los exámenes de controlador es de aplicación lo indicado en "**exámenes de controlador-ATC**"

Aspectos específicos

Requisitos

Antes de solicitar el examen teórico deberás cumplir los siguientes requisitos:

- Tener la habilitación AS3 con una antigüedad mínima de dos meses.
- Tener como mínimo 50 horas como controlador en IVAO.

Experiencia mínima

Antes de solicitar el examen práctico debes haber acumulado un total de **15 horas de control en la dependencia donde te quieras examinar** durante los **tres meses previos** a la solicitud del examen.

Las conexiones con una duración inferior a 30 minutos no serán tenidas en cuenta.

Para repetir el examen en la misma dependencia deberás acumular adicionalmente las siguientes horas de conexión, a contar **desde el último examen** y en los 3 meses inmediatamente anteriores a la nueva solicitud:

- Resultado del último examen de al menos **51/100: 10 horas adicionales**
- Resultado del último examen de **50/100 o menos: 15 horas adicionales.**

Para examinarte en otra dependencia, se aplica el criterio general de 15 horas en los tres meses previos a la solicitud.

En caso de solicitar el examen sin cumplir con este requisito mínimo, tu examinador no se pondrá en contacto contigo y el examen será cancelado automáticamente.

Examen teórico (test HQ)

La **documentación de referencia** es la indicada en la Mediawiki de IVAO HQ, **incluyendo la de los rangos anteriores.**

Examen práctico

Parte teórica

Se realizará una prueba teórica en forma de test previa a la cita de la parte práctica (ver [Sistema de Evaluación Teórica - SET](#)). A través de ella se evaluarán conceptos teóricos sobre:

- Procedimientos generales de control de aeródromo
- Meteorología
- Separaciones
- Altimetría
- Procedimientos locales de la dependencia de examen

Igualmente, con el fin de poder evaluar todos los items requeridos, el examinador podría realizarte otras preguntas teóricas antes, durante o después de la parte práctica, relacionado con:

- Manejo de las funciones del software de control: establecer una comunicación por texto y voz con pilotos o chat privado; solicitar e interpretar ATIS y METAR cercanos y lejanos, comandos...
- ATIS: Rellenar un ATIS correcto (pista en servicio, TA, TRL...), sin información innecesaria.
- Capacidad para leer y entender el contenido de las fichas de progresión o *flight strips*.
- Altimetría: buena selección del TRL de acuerdo al QNH actual.
- Interpretación de las cartas necesarias para dar servicio ATS y su simbología, incluyendo operaciones CAT II/III (LVP) y VFR.
- Conocimiento sobre la construcción del espacio aéreo propio y adyacente: clase de espacio aéreo, separación mínima y métodos de separación (radar/convencional) utilizados, servicios ATS a proveer, etc.
- Planes de vuelo V, I, Y, Z.
- Conocimiento sobre los procedimientos VFR incluyendo circuitos de tránsito, puntos de notificación visual, altitudes visuales, restricciones, gestión del ATZ, mínimas VMC de utilización de aeródromo, SVFR, niveles de crucero y regla semicircular.
- Conocimiento sobre los procedimientos IFR incluyendo autorizaciones IFR, niveles de crucero y regla semicircular.
- Gestión de aproximación frustrada.
- Separación mínima o por estela turbulenta entre dos tránsitos.

No tener suficiente conocimiento teórico es motivo de suspenso automático, independientemente de tu rendimiento práctico

Parte práctica

Se aplica todo lo indicado en [exámenes de controlador-atc](#).

Adicionalmente:

- El **tránsito mínimo** para poder proponer el aprobado de la prueba el siguiente:

- 2 VFR simultáneamente en el ATZ/CTR; ó 1 VFR en el ATZ/CTR mientras 1 VFR ó 2 IFR salen o llegan.
- 4 salidas IFR, uno de los cuales realice una salida no estándar.
- 4 llegadas IFR.
- 1 emergencia iniciada en la propia frecuencia (bajo comando del examinador).
- 1 aproximación frustrada comenzada en la propia frecuencia iniciada por el piloto (no instruída por el controlador).
- 1 tránsito solo texto.
- Podrás limitar el tránsito VFR en circuitos de tránsito aéreo para la misma pista a dos aeronaves simultáneas. Podrás aceptar más tránsito visual en circuito bajo tu responsabilidad pero no serás evaluado negativamente si no lo haces. Alternativamente, podrás instruir esperar en tierra o en el aire pero fuera del ATZ/CTR a tránsito VFR que solicite utilizar el circuito de forma continuada para tomas y despegues si ya hay dos tránsitos haciendo este uso del circuito y tampoco serás evaluado negativamente. Se entiende por "tránsito visual en circuitos de tránsito aéreo" a las aeronaves que están continuamente en circuito haciendo tomas y despegues, por lo que deberás aceptar que un tercer tránsito VFR utilice el circuito para salir o entrar al aeródromo.

Evaluación

Durante el examen, el examinador calificará lo siguiente:

- Conocimiento general sobre las tareas de un controlador de aeródromo.
- Conocimiento de los procedimientos de control publicados por el Dpto. de Operaciones ATC en su correspondiente web.
- Conocimiento avanzado sobre la dependencia de control donde se desarrolle el examen, incluyendo procedimiento local, cartas de acuerdo divisionales y demás procedimientos e información útil publicada en la respectiva web de la dependencia de control publicada por FIR.
- ATIS correcto, con lo siguiente en "Remarks": **"Exam in progress - no unauthorised Emergencies."**
- Selección correcta de la pista en uso, considerando el viento reportado por METAR y según pronóstico TAF y configuraciones preferentes.
- Verificación de planes de vuelo antes de dar autorizaciones. Con respecto a la ruta, es necesario verificar hasta el primer punto de conexión con una aerovía. No es necesario verificar el nivel final requerido.
- Uso de etiquetas.
- Coordinación con controladores adyacentes, cuando se requiera. (Los procedimientos estandar no necesitan ser coordinados y la sobre-coordinación de las mismas será calificada negativamente)
- Habilidad de coordinar y autorizar salidas IFR no estándares vectorizadas o basadas en radioayudas.

- Separación entre salidas: separación normal y por estela turbulenta, de acuerdo a los [procedimientos ATC publicados](#). Concepto de aeronave sujeta y suelta, cuando se requiera y según coordinación.
- Gestión de una aproximación frustrada (tanto IFR como VFR) y las consecuencias para el tránsito de aeródromo o secuencia planificada.
- Capacidad para gestionar tránsito IFR y VFR tanto en tierra como en el aire, priorizando cierto tránsito cuando se requiera.
- Correcta gestión del tránsito, priorizando los mensajes de aquellos transits que se encuentren en fases más críticas del vuelo y decidiendo qué estaciones deben tener prioridad en frecuencia.
- Flujo de tránsito acelerado y no demorado innecesariamente.
- Servicio de información de tránsito provisto en mayor medida a aquellos transits que más lo requieran y en menor medida a transits no esenciales si es necesario.
- Uso de técnicas para agilizar el tránsito de aeronaves utilizando la pista (despegues desde intersección, autorizaciones condicionales...)
- Transferencias de control y comunicaciones correctas con dependencias adyacentes.
- Gestión de un tránsito en emergencia: coordinación con dependencias adyacentes, información al tránsito en emergencia, información e instrucciones al resto de tránsito para asistir a la emergencia...
- Conocimiento sobre fenómenos meteorológicos relevantes e información a los pilotos (cizalladura, turbulencia, engelamiento, acción de frenado, estado de la pista... reportada por otros pilotos.)
- Fraseología correcta y competencia de inglés adecuada.

Suspensos automáticos

- Las siguientes situaciones especiales provocarán un suspenso y la interrupción del examen:
 - Conocimiento teórico extremadamente pobre.
 - Incapacidad debido a la falta de conocimiento y técnicas para gestionar los transits VFR de un ATZ.
 - No tener a mano las cartas de navegación necesarias para el examen.
 - Los controladores adyacentes obligatorios no están conectados al comienzo del examen. Recuerda que tú como candidato eres el responsable de buscarlos.
- Las siguientes situaciones especiales provocarán un suspenso, pudiendo continuar el examen o interrumpirlo a discreción del Examinador:
 - Conocimiento teórico insuficiente.
 - Pérdida de separación:
 - Solo se considera pérdida de separación entre dos transits entre los cuales TWR es responsable de aplicar dicha separación (p. ej.: separación en pista, separación IFR/IFR en clase D, etc.)
 - Se considerará que las aeronaves entre las que TWR no es responsable de aplicar separación por la clase de espacio aéreo, estarán separadas siempre y cuando hayan recibido una correcta información de tránsito que permita a las tripulaciones mantener propia separación.

- Autorizaciones para aterrizar o despegar cuando aún hay otro tránsito en la pista o autorizado a alinear, cruzar u ocupar la pista.
- Autorizaciones para aterrizar que no aseguren un motor y al aire del tránsito autorizado sin perder la separación con demás tránsitos.
- Autorizaciones para despegar que no aseguren un ascenso inicial del tránsito autorizado sin perder la separación con demás tránsitos.
- Fraseología pobre.
- Nivel de fraseología inglesa insuficiente como para que la comunicación pueda asegurar una mínima seguridad y calidad del servicio ATS

Posiciones adyacentes

Por requisitos del examen, existen condiciones descritas a continuación que deben cumplirse durante el desarrollo de **toda** la prueba:

- Las posiciones no activas no podrán ser abiertas.
- Las posiciones que desdoblen la posición principal no podrán ser abiertas.
- No podrá haber controlador de GND. En caso de que alguien se conecte durante la prueba debes ignorarlo y notificar al examinador.

Posiciones de control disponibles para examen

- Barcelona FIR (LECB):
 - LEDA_TWR
- Barcelona FIR, Levante TACC (LECL):
 - LEAL_TWR
 - LEVC_TWR
 - LEMI_TWR
- Barcelona FIR, Palma TACC (LECP):
 - LEIB_TWR
 - LEPA_S_TWR
- Madrid FIR (LECM):
 - LEBB_TWR
 - LESA_TWR
 - LEZG_TWR
- Madrid FIR, Santiago TACC (LECG):
 - LECO_TWR
 - LEST_TWR
 - LEVX_TWR
- Madrid FIR, Sevilla ACC (LECS):

- LEBZ_TWR
- LEMG_W_TWR
- LEZL_TWR
- LEJR_TWR

- Canarias FIR (GCCC):
 - GCFV_TWR
 - GCLP_TWR
 - GCRR_TWR
 - GCXO_TWR