



IVAO
GERMANY

IVAO GERMANY
TRAININGS- UND PRÜFUNGSRICHTLINIE

29. September 2021 Version 4.0



Inhaltsverzeichnis

Vorwort	2
1 Trainingsrichtlinien	3
1.1 Ablauf von Trainings	3
1.2 Verspätungen, Absenzen und Absagen.....	3
1.3 Lotsen an anderen Airports / Flughafenwechsel	4
1.4 Motivation und Verhalten im Trainingsbetrieb	4
1.5 HAL Trainings	5
1.6 GCA	6
2 Prüfungsrichtlinien	8
2.1 Ablauf von Prüfungen.....	8
2.2 Prüfungsvoraussetzungen	9
2.3 Nicht bestandene Prüfungen	9
Appendix	10
Anhang 1: Richtwerte für Sperren aus dem TD-Betrieb	10
Anhang 2: GCA Ratings und mögliche Positionen.....	10
Anhang 3: Prüfungsvoraussetzungen	10
Anhang 4: Zugelassene Trainings- und Prüfungsflughäfen.....	11
Anhang 5: Verpflichtende Nachbarstationen bei Prüfungen gem. HQ-Richtlinien	12
Anhang 6: Divisionsspezifische Autofails.....	13

Vorwort

Das Training Department der deutschen Division bietet auf freiwilliger Basis mit Hilfe von ehrenamtlichen Mitgliedern verschiedene Trainings- und Prüfungsangebote an. Es wird von jedem, der dieses Angebot in Anspruch nimmt vorausgesetzt, dass dieser das Angebot des deutschen Training Department wertschätzt und dieses mit Motivation nutzt.

Die **Rules und Regulations** von IVAO.aero sowie die durch das **TD-HQ** veröffentlichten Regeln gelten weiterhin und werden durch diese Richtlinien nur für die deutsche Division ergänzt.

Ein Ausschluss aus dem Trainingsbetrieb führt nicht gleichzeitig zu einem Ausschluss aus dem Prüfungssystem.

Die TD-Leitung hat jederzeit das Recht, diese Richtlinien ohne Angaben von Gründen zu ändern, sowie Ausnahmen zu genehmigen.

Alle hier gemachten Angaben wurden durch die Divisions-Mentoren der deutschen Division überprüft und genehmigt.

1 Trainingsrichtlinien

1.1 Ablauf von Trainings

- Ein Training kann ausschließlich über das **divisionseigene TD-Center angefragt** werden. Anfragen über das ivao.aero Trainingssystem werden automatisch abgebrochen
- Eine praktisches ATC-Training kann für die in Anhang 4 genannten Flughäfen / Sektoren angefragt werden
- Für das gesamte Training sollte der Trainee etwa **drei Stunden** einplanen
- Das Training findet auf dem TS3 der deutschen Division statt. Zu Beginn des Trainings hat sich der Trainee pünktlich im Warteraum für Trainings oder dem für ihn eingerichteten Trainingschannel einzufinden
- Ein Training besteht aus einem theoretischen Teil, einem praktischen Teil sowie einem Debriefing
- Der **theoretische Teil** beginnt beim ATC-Training 30 Minuten vor der gebuchten Uhrzeit
- Der **praktische Teil** dauert beim ATC-Training je nach Verkehrsaufkommen und Ermessen des Trainers ca. 90 Minuten
- Das Training endet mit einem **Debriefing**, in dem das Training zusammen mit dem Trainee evaluiert wird, und einer unverbindlichen Empfehlung für das weitere Vorgehen durch den Trainer
- Nach einem Training erhält der Trainee eine standardmäßige Wartezeit von 30 Tagen, um das Gelernte zu festigen und zu verinnerlichen
- Um bei einem ADC-Training den Approach zu lotsen, muss der Lotse selbst mindestens ein APC-Training absolviert haben oder das APC-Rating besitzen. Davon darf abgewichen werden, wenn sich der Trainee bewusst einen Lotsen aussucht
- Generelle Pistenschließungen in der Realität werden im Trainingsbetrieb nicht simuliert, außer dies ist mit dem Trainer so abgesprochen

1.2 Verspätungen, Absenzen und Absagen

Die Trainings auf IVAO werden ehrenamtlich von unseren Trainern in ihrer Freizeit gegeben. Die Trainer nehmen sich mehrere Stunden für das Training, inklusive Vor- und Nachbereitung, frei. Im Gegenzug erwartet das Training Department daher auch Zuverlässigkeit seitens des Trainees in Bezug auf ein gebuchtes Training. Sollte ein Trainee ein Training kurzfristig nicht wahrnehmen können oder die geplante Uhrzeit

nicht einhalten können, ist rechtzeitig eine entsprechende Email an den Trainer zu schreiben, damit dieser Planungssicherheit hat.

Verspätet sich der Trainee **unentschuldigt** um mehr als **15 Minuten** zu seinem Training, hat der Trainer das Recht, das Training abubrechen. Außerdem behält sich das Training Department vor, den Trainee für eine angemessene Zeit vom Trainingssystem auszuschließen (Richtwert siehe Anhang 1).

Erscheint der Trainee **unentschuldigt** nicht zu seinem Training, so hat dieser 24 Stunden Zeit, eine schriftliche Begründung an den verantwortlichen Trainer sowie DE-TC und DE-TAC per E-Mail zu senden.

Wird innerhalb dieser Frist keine angemessene Begründung gesendet, behält sich das Training Department vor, den Trainee für eine angemessene Zeit vom Trainingssystem auszuschließen (Richtwert siehe Anhang 1).

Sagt ein Trainee mehrfach kurzfristig (ab 18 Uhr des Vortages) Trainings ab, behält sich das Training Department vor, den Trainee für eine angemessene Zeit vom Trainingssystem auszuschließen (Richtwert siehe Anhang 1).

1.3 Lotsen an anderen Airports / Flughafenwechsel

Befindet sich ein Trainee im ATC-Trainingsbetrieb, wird erwartet, dass er sich auf **einen Trainingsflughafen konzentriert**, an welchem er lotst. Dabei gibt es zwei Ausnahmen:

- An Flughäfen, an denen keine Trainings / Prüfungen angeboten werden, darf jederzeit zusätzlich gelotst werden, sofern die lokalen Prozeduren gelernt wurden
- Zur Unterstützung von Events oder anderen Trainings / Prüfungen darf im Einzelfall ebenfalls an anderen als dem Trainingsflughafen gelotst werden, sofern die lokalen Prozeduren gelernt wurden

In allen anderen Fällen oder einem generellen Flughafenwechsel während des laufenden ATC-Trainingsbetriebs ist eine Email mit Begründung an DE-TC und DE-TAC zu schreiben und es wird eine individuelle Absprache getroffen. Andernfalls behält sich das Training Department vor, den Trainee für eine angemessene Zeit vom Trainingssystem auszuschließen (Richtwert siehe Anhang 1).

1.4 Motivation und Verhalten im Trainingsbetrieb

Das Training Department erwartet grundsätzlich Motivation von jedem Trainee. Hierzu zählt insbesondere das Lernen von theoretischem Wissen im Selbststudium vor Beginn des Trainings sowie eine angemessene Vorbereitung auf den Praxisteil.

Sollte ein Trainee während des theoretischen Teils nach Auffassung des Trainers nicht ausreichend Grundwissen für den praktischen Teil besitzen oder anderweitig keine Motivation zeigen, hat der Trainer das Recht, das Training vorzeitig abubrechen.

Außerdem behält sich das Training Department vor, den Trainee im Falle von mangelndem Grundwissen in den Einweisungsbetrieb zurückzuschicken, wo dieser erneut eine ADC-Einweisung erfolgreich absolvieren muss.

Darüber hinaus wird vom Trainee ein respektvolles und angemessenes Verhalten gegenüber des Trainers erwartet. Verhält sich ein Trainee nicht verhältnismäßig gegenüber einem Trainer, so behält sich das Training Department vor, den Trainee für eine angemessene Zeit vom Trainingssystem auszuschließen (Richtwert siehe Anhang 1).

Bei einem Verstoß gegen die Rules und Regulations von ivao.aero (Beleidigung o.ä.) kann zusätzlich eine Suspendierung beantragt werden.

Ein User, der von einem Kommunikationskanal der deutschen Division ausgeschlossen wurde, unerheblich aus welchem Grund, kann für diese Zeit auch kein Training anfordern. Offene Trainings werden abgebrochen.

1.5 HAL Trainings

Der Trainee muss vor einer HAL-Anfrage sicherstellen, dass er ca. 4 Wochen lang Zeit hat, kontinuierlich HAL-Sessions zu absolvieren. Es sollten also kein HAL-Trainings angefragt werden, wenn zum Beispiel ein längerer Urlaub innerhalb der nächsten vier Wochen geplant ist. Hier behält sich das Training Department vor das Training abubrechen.

Antwortet der Trainee nicht innerhalb von drei Tagen auf die erste erhaltene E-Mail, wird das Training abgebrochen und der Trainee erhält nochmals drei Tage Zeit eine Begründung nachzuliefern. Sollte keine Begründung vorliegen, wird das Training abgebrochen und die standardmäßige Wartezeit nach Trainings fällt an.

Genauere Termine der einzelnen HAL-Sessions dürfen aus technischen Gründen nicht über das TD-Center gebucht werden, sondern müssen individuell per Email mit dem Trainer abgesprochen werden. Antwortet der Trainee nicht innerhalb von drei Tagen auf eine E-Mail zur Terminfindung, steht dem Trainer frei, sein Angebot zurückzuziehen und es entsteht gegebenenfalls eine verlängerte Wartezeit.

Zeigt der Trainee keine Eigeninitiative und ist nicht gewillt seine Leistung über mehrere HAL-Sessions zu steigern, also zu versuchen Fehler aus vorangegangenen HAL-Sessions zu verbessern, wird das Training abgebrochen und die reguläre Wartezeit von **30 Tagen** fällt an.

1.6 GCA

Ein GCA kann von jedem User aus einer anderen Division angefragt werden, welcher folgende **Voraussetzungen** erfüllt:

- Mindestens APC-Rating
- Deutschkenntnisse ausreichend, um gem. AIP GEN 3.4: Communication Services einen angemessenen Service für VFR auf Deutsch anbieten zu können
- Der User muss sich vor Anfrage des GCAs mit den lokalen Prozeduren seines Sektors vertraut gemacht haben
- Der User darf keinen Divisionswechsel aus der deutschen Division heraus innerhalb der letzten 12 Monate getätigt haben
- Der User darf keine GCA-Anfrage innerhalb der letzten 6 Monate in der deutschen Division getätigt haben
- Gegen den User dürfen keine Suspendierungen nach Rules und Regulations innerhalb der letzten 6 Monate vorgelegen haben
- Der User darf GCA's in maximal zwei anderen Divisionen besitzen
- Die Positionen, auf denen mit dem entsprechenden Rating ein GCA durchgeführt werden kann, sind in Anhang 2 einzusehen. Für das Fahren von Follow Me Cars ist ebenfalls ein vorheriges GCA auf einer Lotsenposition nötig.

Ein GCA **läuft wie folgt ab**:

- Eine GCA-Anfrage verläuft via Kontaktformular über die Webseite an das Training Department. Direkte Anfragen über das TD-Center werden abgelehnt
- Nachdem die grundlegenden Informationen über den User durch das Training Department überprüft wurden, erhält der User weitere Informationen zum Ablauf des GCA's und der Terminfindung.
- Das GCA-Checkout wird durch ein Mitglied des Training Departments der deutschen Division abgenommen
- Nach dem GCA-Checkout wird der Trainer eine unverbindliche Tendenz mitteilen. Die finale Entscheidung zur Erteilung bzw. Ablehnung des GCAs liegt jedoch alleine bei der TD-Leitung
- Sollte ein User das GCA-Checkout nicht bestehen, so kann durch den User nach sechs Monaten erneut eine GCA-Anfrage gestellt werden.

- Wird das GCA erteilt, so wird der User darüber informiert und darf nur auf dem Sektor lotsen, für den das GCA erteilt wurde. Für jeden weiteren Sektor ist ein erneutes Checkout erforderlich.
- DE-DIR, DE-ADIR, DE-TC und DE-TAC können jederzeit bei Verstößen gegen die Rules und Regulations das GCA entziehen

Um ein erteiltes GCA zu **erhalten**, sind folgende **Bedingungen** notwendig:

- Mindestens 30 Stunden als aktiver Lotse in den letzten 6 Monaten innerhalb der deutschen Division
- Keine Suspendierung während des Besitzes des GCA's
- Service nach divisionsspezifischen und lokalen Prozeduren
- Keine Abweichung vom zugewiesenen Sektor

Wenn eine dieser Bedingungen nicht erfüllt, wird das GCA entzogen und eine erneute GCA-Anfrage ist nach sechs Monaten möglich.

2 Prüfungsrichtlinien

Die in 1.2 genannten Ausführungen gelten ebenfalls für Prüfungen. Alle Aussagen in den Rules und Regulations, sowie in den von HQ-Training Department veröffentlichten Dokumenten behalten weiterhin ihre Gültigkeit und werden lediglich durch diese Richtlinien ergänzt.

2.1 Ablauf von Prüfungen

- Alle Prüfungen werden standardisiert nach den [Prüfungsrichtlinien](#) des HQ-Training Department abgenommen.
- Grundlage für alle praktischen Prüfungen ist das im [Kompendium](#) und die in der IVAO Mediawiki [veröffentlichten Dokumentationen](#). Nur Charts aus dem [Divisioncenter](#), dem [EAD-Basic](#) sowie die [DFS-ICAO-Chart](#) und für Pilotenprüfungen von [Dieter Tholen](#) werden zur Bewertung herangezogen (sofern nicht vor Beginn der Prüfung anders einvernehmlich mit dem Prüfer besprochen).
- Jede praktische Prüfung besteht aus einem theoretischen Teil, einem praktischen Teil sowie einem Debriefing
- Der **theoretische Teil** beginnt eine Stunde vor der gebuchten Uhrzeit
- Der **praktische Teil** dauert je nach Ermessen des Prüfers ca. 90 Minuten (Minimum: 1 Stunde, Maximum: 2 Stunden)
- Die Prüfung endet mit einem **Debriefing**, in dem das Exam zusammen mit dem Prüfling evaluiert wird, und der Bekanntgabe einer Ergebnistendenz (das endgültige Ergebnis wird durch den Divisions-Mentor bestimmt)
- Der theoretische Teil muss bestanden werden, um für den praktischen Teil zugelassen zu werden. Andernfalls wird die Prüfung gem. HQ Prüfungsrichtlinien als Autofail bewertet
- Das Theorie-Vorgespräch kann auf Wunsch des Prüflings entfallen, wenn eine Prüfung innerhalb der letzten sechs Monate durchgeführt wurde und dort das theoretische Vorgespräch bereits bestanden wurde. Die in dem vorherigen Vorgespräch erhaltene Punktzahl wird bei Auslassen des Vorgesprächs in der Prüfung übernommen.
- Die Theoriefragen sind ohne Hilfe von Trainingsdokumenten oder vorher angefertigten Notizen zu beantworten. Sollte ein Prüfling eine Frage offensichtlich nur durch Ablesen beantworten, kann diese Frage mit 0 Punkten bewertet werden, unabhängig davon, ob die Antwort richtig ist oder nicht.

- Zusätzlich zu den im [Briefing guide ATC](#), bzw. [Briefing guide Pilot](#) genannten Automatic failure gelten in Deutschland divisionsspezifische Autofails, welche in Anhang 6 einzusehen sind.
- Der Prüfling hat das Recht, sich seine(n) Nachbarlotsen für das Exam auszusuchen
- Um bei einer ADC-Prüfung den Approach zu lotsen, muss der Lotse selbst mindestens ein APC-Training absolviert haben oder das APC-Rating besitzen. Davon darf abgewichen werden, wenn sich der Prüfling bewusst einen Lotsen aussucht.
- Zusätzlich kann jeder APC-Trainer einen im Trainingsbetrieb befindlichen Approach-Lotsen vom Lotsen bei einer ADC-Prüfung ausschließen. Damit soll verhindert werden, dass die Leistung des APP negative Auswirkungen auf die ADC-Prüfung hat
- Generelle Pistenschließungen in der Realität werden in der Prüfung nicht simuliert und können zu Punktabzug führen

2.2 Prüfungsvoraussetzungen

Ein Trainee sollte eine Prüfung erst anfragen, wenn er sich bereit dazu fühlt.

Die Prüfungsvoraussetzungen für eine Erst- und Folgeprüfungen im ATC-Bereich finden sich in Anhang 3.

Eine praktische ATC-Prüfung kann für die in Anhang 4 genannten Flughäfen / Sektoren angefragt werden.

Gemäß HQ-Richtlinien müssen außerdem bestimmte Nachbarstationen zum Zwecke der Koordination besetzt sein. Die genauen Stationen für jede Prüfungsposition können Anhang 5 entnommen werden.

2.3 Nicht bestandene Prüfungen

Bei nicht bestandenen Prüfungen fällt grundsätzlich die von [ivao.aero](#) vorgegebene Wartezeit an.

Sollte eine Prüfung mehrfach nicht bestanden werden, werden in einem Gespräch zwischen dem Prüfer, dem Prüfling und der TD-Leitung die Gründe dafür evaluiert und das weitere Vorgehen besprochen. Gegebenenfalls kann eine längere Prüfungswartezeit verhängt werden. Im Vordergrund soll jedoch immer die Motivation, weiter an sich zu arbeiten und nicht eine Art der Bestrafung, stehen.

Appendix

Anhang 1: Richtwerte für Sperren aus dem TD-Betrieb

Vorfall	Sperre
Mehrfach unentschuldigt zu spät zu einem gebuchten Training Erscheinen	2 bis 4 Monate aus dem Trainingsbetrieb
Mehrfach unentschuldigt nicht zu einem gebuchten Training erscheinen	2 bis 6 Monate aus dem Trainingsbetrieb
Mehrfach gebuchte Termine kurzfristig (ab 18 Uhr des Vortages) absagen	2 bis 3 Monate aus dem Trainingsbetrieb
Respektloses Verhalten gegenüber des Trainers	3 bis 24 Monate aus dem Trainingsbetrieb
Flughafenwechsel während des Trainingsbetriebs ohne vorherige Absprache mit der TD-Leitung	3 bis 6 Monate aus dem Trainingsbetrieb

Die angegebenen Werte dienen lediglich zur Orientierung. Die endgültige Entscheidung über die Länge der Sperre obliegt der TD-Leitung und wird von Fall zu Fall individuell betrachtet.

Anhang 2: GCA Ratings und mögliche Positionen

APC	ACC
DEL/GND/TWR	DEL/GND/TWR
APP	APP
	ACC

Anhang 3: Prüfungsvoraussetzungen

Erstprüfung

ADC	APC	ACC
Abgeschlossene Einweisung	Min. ein verpflichtendes APC-Training	

Min. 100 Stunden auf ADC Positionen (DEL/GND/TWR)*	Min. 50 Stunden auf APC Position*	Min. 30 Stunden auf ACC Position*
Davon min. 10 Stunden in den letzten 30 Tagen	Davon min. 10 Stunden in den letzten 30 Tagen	Davon min. 10 Stunden in den letzten 30 Tagen

* Die Stundenzahl darf unterschritten werden, sofern in einem Training eine Prüfungsempfehlung gegeben wurde.

Die Stundenanzahl bezieht sich auf den Zeitpunkt der Prüfungsanfrage.

Folgeprüfungen

Autofail, sonstige Leistung \geq 75 Punkte	Alle anderen Fälle
Wartezeit gemäß ivao.aero	Wartezeit gemäß ivao.aero
	Mindestens 10 Stunden seit letzter misslungener Prüfung auf der zu prüfenden Position

Anhang 4: Zugelassene Trainings- und Prüfungsflughäfen

Langen FIR Bremen FIR München FIR

ADC	APC	ACC
EDDF_TWR	EDDF_APP	EDGG_E_CTR
EDDL_TWR	EDGG_DLD_CTR	EDGG_S_CTR
EDDK_TWR	EDDK_APP	
EDDS_TWR	EDDS_APP	
EDDW_TWR	EDDW_APP	EDWW_W_CTR
EDDH_TWR	EDDH_APP	EDWW_E_CTR
EDDB_TWR	EDDB_APP	
EDDV_TWR	EDDV_APP	
EDDM_TWR	EDDM_APP	EDMM_N_CTR

EDDC_TWR	EDDC_APP	EDMM_S_CTR
EDDP_TWR	EDDP_APP	
EDDN_TWR	EDDN_APP	

Anhang 5: Verpflichtende Nachbarstationen bei Prüfungen gem. HQ-Richtlinien

Neben diesen genannten Nachbarstationen sind ebenfalls größere Sektoren möglich, welche die verpflichtende Nachbarstation mitbetreuen.

ADC

Prüfungsposition	Verpflichtende Nachbarstation
EDDF_TWR	EDDF_APP
EDDL_TWR	EDGG_DLD_CTR
EDDK_TWR	EDDK_APP
EDDS_TWR	EDDS_APP
EDDW_TWR	EDDW_APP
EDDH_TWR	EDDH_APP
EDDB_TWR	EDDB_APP
EDDV_TWR	EDDV_APP
EDDM_TWR	EDDM_APP
EDDC_TWR	EDDC_APP
EDDP_TWR	EDDP_APP
EDDN_TWR	EDDN_APP

APC

Prüfungsposition	Verpflichtende Nachbarstation
EDDF_APP	EDGG_E_CTR + EDDF_TWR
EDGG_DLD_CTR	EDGG_HMM_CTR + EDDL_TWR

EDDK_APP	EDGG_E_CTR + EDDK_TWR
EDDS_APP	EDGG_S_CTR + EDDS_TWR
EDDW_APP	EDWW_W_CTR + EDDW_TWR
EDDH_APP	EDWW_W_CTR + EDDH_TWR
EDDB_APP	EDWW_E_CTR + EDDB_TWR
EDDV_APP	EDWW_W_CTR + EDDV_TWR
EDDM_APP	EDMM_S_CTR + EDDM_TWR
EDDC_APP	EDMM_N_CTR + EDDC_TWR
EDDP_APP	EDMM_N_CTR + EDDP_TWR
EDDN_APP	EDMM_N_CTR oder EDMM_S_CTR + EDDN_TWR

Anhang 6: Divisionsspezifische Autofails

ADC	APC	ACC
Face to Face-Situation on Ground, die durch den Examinee verursacht und nicht mehr gelöst werden kann	Alle ADC-Autofails	Alle ADC- und APC-Autofails
IFR-Vektorieren unter der MVA	Einflug eines Fliegers in einen anderen Sektor ohne Koordination	

PP	SPP	CP
Einflug ohne Freigabe in einen kontrollierten Luftraum, für den eine Freigabe erforderlich ist (in DE: C und D) oder in eine Restricted Area		