



**EXAMEN PRÁCTICO PARA HABILITACIÓN IVI ( AVIÓN - HELICÓPTERO )**  
(OBTENCIÓN - RENOVACIÓN - REVALIDACIÓN - ESTANDARIZACIÓN) (MONOMOTOR - MULTIMOTOR - TIPO)

POSTULANTE \_\_\_\_\_ LIC. Nº \_\_\_\_\_ VENC. \_\_\_\_\_  
 EMPRESA \_\_\_\_\_  
 INSTRUCTOR \_\_\_\_\_ LIC. Nº \_\_\_\_\_ VENC. \_\_\_\_\_  
 AERÓDROMO \_\_\_\_\_ TIPO AERONAVE \_\_\_\_\_ MATRÍCULA \_\_\_\_\_  
 TIEMPO DE VUELO DEL EXAMEN \_\_\_\_\_ Hrs. TOTAL DE VUELO \_\_\_\_\_ Hrs. TOTAL IFR \_\_\_\_\_  
 Hrs. SIMULADOR \_\_\_\_\_ Hrs. ULT. 6 MESES IFR \_\_\_\_\_  
 RESULTADO DEL EXAMEN SATISFACTORIO \_\_\_\_\_ INSATISFACTORIO \_\_\_\_\_  
 NOMBRE DEL IOA \_\_\_\_\_ FECHA \_\_\_\_\_

EJERCICIO PREVIO AL VUELO	S	I	NA
Evaluación de Briefing del vuelo a realizar			
Emergencias (ítemes de memoria o acc. inmediata)			
Planificación de un vuelo IFR			
Confeccionar Plan de Vuelo ATC-1 conforme a DAP 11 - 00.			
Inspección de instrumentos y equipos según cartilla del avión, o manual, equipo respectivo y/o manual IFR.			
Fraseología según DAP 11 - 00.			
Verificación antes del despegue: según cartilla avión			
DESPEGUE	S	I	NA
Con un anticipo previo a Vr, por indicador de actitud se colocará los grados nariz arriba que necesite el avión para salir de tierra, cross check exterior, indicador actitud y compases.			
MANIOBRAS EN VUELO	S	I	NA
<b>SID (PROCEDIMIENTO):</b> Cumplimiento SID autorizada			
<b>PROCEDIMIENTO DE NIVELADA:</b> Anticipo de 10% razón de ascenso + 100			
<b>VIRAJES:</b> Mantener altura +/- 100 ft., Velocidad +/- 10 KTS, Inclinación alar no mayor de 30° + 5°			
<b>VIRAJES ESCARPADOS:</b> Inclinación alar de 45° + 5°, 360° de viraje + 10°, +/- 100', + 10 Kts.			
<b>ASCENSO Y DESCENSO (Recta - Virajes):</b> Mantener razón y velocidad constante, se evalúa en vuelo, + - 100', + - 10 kts			
<b>PANEL PARCIAL: Falta indicador actitud y compases</b> Control por referencias con el indicador de viraje, variómetro y altímetro +/- 150 ft./ uso compás magnético, + - 10 kts.			
<b>ACTITUD ANORMAL (Panel completo):</b> Recuperar actitud del avión mediante indicador de actitud y potencia. ejecución de la maniobra con max. 30° Arriba o abajo, max 45° INCL. alar			
<b>APROXIMACIÓN A LA PÉRDIDA:</b> Recuperación a la 1ª señal y volver a vuelo nivelado.			
<b>DIRECTO A LA ESTACIÓN (VOR - ADF):</b> Virar por el lado más corto hacia la estación y colocar la punta de la aguja bajo el índice superior del RMI, y volar interceptado.			
<b>HOMING (VOR - ADF):</b> Mantener aguja o CDI bajo el índice superior del RMI y mantener hasta pasar la estación (3' de la estación).			
<b>INTERCEPTACIÓN DE CURSO (VOR - ADF):</b> CI -> PA +/- 30° = RI ó CA -> CI +/- 45° = RI			
<b>MANTENCIÓN DE CURSO (VOR - ADF):</b> Cálculo y mantención de deriva			
<b>INTERCEPTACIÓN DE ARCO A RADIAL:</b> Cálculo del anticipo y técnica para interceptar y mantener + - 0.5 MN, + 2 Radiales.			
<b>INTERCEPTACIÓN DE RADIAL A ARCO:</b> Cálculo del anticipo y técnica para interceptar y mantener, + - 0.5 MN			
<b>USO DEL PILOTO AUTOMÁTICO</b> El Piloto demostrara ser capaz de utilizar en toda su capacidad			
ADF	S	I	NA
<b>CIRCUITO DE ESPERA:</b> Según AIP - MAP VOL II, altitudes, virajes, velocidad y tiempos.			
<b>PREPARACIÓN DEL AVIÓN Y VERIFICACIÓN:</b> Evaluar uso cartilla del avión e instrumentos.			
<b>APROXIMACIÓN (PLANIFICACIÓN Y EJECUCIÓN):</b> Evaluar IAC autorizada, mínimas, descenso, FAF, MAP y frustrada, tiempo.			
<b>ARRIBO AL MAPT:</b> Anticipo, mantener altitud mínima, cuando abandona MDA			
<b>APROXIMACIÓN FRUSTRADA:</b> Evaluar ejecución frustrada publicada o Inst. ATC			
RNAV	S	I	NA
<b>CIRCUITO DE ESPERA:</b> Según AIP - MAP VOL II, altitudes, virajes, velocidad y tiempos.			
<b>PREPARACIÓN DEL AVIÓN Y VERIFICACIÓN:</b> Evaluar uso cartilla del avión e instrumentos.			
<b>APROXIMACIÓN (PLANIFICACIÓN Y EJECUCIÓN):</b> Evaluar IAC autorizada, mínimas, descenso, FAF, MAP y frustrada, tiempo.			
<b>ARRIBO AL MAPT:</b> Anticipo, mantener altitud mínima, cuando abandona MDA			
<b>APROXIMACIÓN FRUSTRADA:</b> Evaluar ejecución frustrada publicada o Inst. ATC			

VOR o VOR-DME	S	I	NA
<b>CIRCUITO DE ESPERA:</b> Según AIP VOL II, altitudes, virajes, velocidad y tiempos.			
<b>PREPARACIÓN DEL AVIÓN Y VERIFICACIÓN:</b> Evaluar uso cartilla del avión e instrumentos.			
<b>APROXIMACIÓN (PLANIFICACIÓN Y EJECUCIÓN):</b> Evaluar IAC autorizada, mínimas, descenso, FAF, MAPT y ejecución de frustrada y control de tiempo			
<b>ARRIBO AL MAPT:</b> Anticipo, mantener altitud mínima, cuando abandona MDA			
<b>APROXIMACIÓN FRUSTRADA:</b> Evaluar ejecución frustrada publicada o Inst. ATC			
ILS	S	I	NA
<b>PREPARACIÓN DEL AVIÓN Y VERIFICACIÓN:</b> Según cartilla del avión			
<b>INTERCEPTACIÓN:</b> CDI: Ángulo entre 30° y 45°; GSI: intercept. bajo senda con CDI en mov.			
<b>APROX. (CONTROL LONG. / LAT.)</b> Max. 3/4 desplazamiento de localizador y/o GS.			
<b>ARRIBO AL MAPT:</b> DA Según pista en uso			
<b>APROXIMACIÓN FRUSTRADA:</b> Según publicación de la aproximación y procedim.			
RADAR (ASR/PAR)	S	I	NA
<b>GUÍA VECTORIAL:</b> Mantener rumbo según vectores recibidos y correcto read back			
FALLAS EN VUELO	S	I	NA
<b>FALLA DE PILOTO AUTOMÁTICO:</b> Evaluar transición a vuelo manual			
<b>FALLA DE RADIOAYUDAS:</b> Adecuado cambio de ésta y conocim. de procedim.			
<b>FALLA DE COMUNICACIONES:</b> Transpr 7.600 y conocim. de procedimiento DAN 91 y DAP 11-00.			
<b>FALLA DE INSTRUMENTOS:</b> Uso del standby y conocimiento de procedimiento.			
<b>FALLA DE MOTOR (SOLO MULTI SIMULADO):</b> Potencia en motor fallado 0 thrust, recup. 500' AGL			
GPS	S	I	NA
Encendido			
Conocimiento de capacidades			
Navegación en diferentes Menu			
Programación de Plan de vuelo			
Ingreso de una SID			
Ingreso de Aerovías (cuando lo permita)			
Ingreso de STAR			
Ingreso de IAC			
Ingreso de Circuito de espera			
Actualización de Data			
GENERALIDADES	S	I	NA
<b>CRM / SRM</b>			
<b>PROCEDIMIENTOS DE COMUNICACIONES:</b> Uso fraseología aeronáutica			
<b>AUTORIZACIÓN ATC:</b> Comprender, anotar, cumplir y correcto read back			
<b>USO LISTAS DE VERIFICACIONES:</b> Uso de cartillas Instrumentos y aeronave			
<b>REGLAJE ALTIMÉTRICO (QNE / QNH):</b> Evaluar correcto cambio en Altitud y nivel de transición			
<b>APROXIMACIÓN CIRCULAR:</b> Aplicar procedimientos según categoría del avión			
<b>TRANSICIÓN A VUELO VISUAL:</b> Familiarización previa con luces y marcas del aeródromo, conocimiento base de nubes y 300 ft. antes del MDA se busca referencias visuales o de acuerdo a base de nubosidad (Met).			
<b>APROXIMACIÓN ESTABILIZADA</b> Evaluar conocimientos de tolerancias			
<b>EJECUCIÓN DE PROCEDIMIENTO STAR</b> Si corresponde o se puede evaluar			
<b>CRITERIO</b>			
<b>FACILIDAD DE EXPRESIÓN</b>			
<b>TECNICAS DE INSTRUCCIÓN</b>			
<b>Habilidad para demostrar y corregir maniobras</b>			

**S** = Satisfactorio. **I** = Insatisfactorio.  
**NA** = No aplicable.

**OBSERVACIONES EN HOJA 2**