



EXAMEN PRÁCTICO PARA HABILITACIÓN VUELO POR INSTRUMENTOS (AVIÓN - HELICÓPTERO - DIRIGIBLE - SIMULADOR)
(OBTENCIÓN - RENOVACIÓN) (MONOMOTOR - MULTIMOTOR - TIPO)

POSTULANTE	_____	LICENCIAS N°	_____	VENCIMIENTO	_____
ENTIDAD AÉREA	_____				
INSTRUCTOR (I.V.I.)	_____	LICENCIAS N°	_____	VENCIMIENTO	_____
AERÓDROMO	_____	TIPO AERONAVE	_____	MATRÍCULA	_____
TIEMPO VUELO EXAMEN	_____	Hrs. TOTALES DE VUELO	_____	Hrs. TOTALES IFR	_____
Hrs. IFR EN SIMULADOR	_____	Hrs. IFR ULT. 6 MESES	_____		
RESULTADO DEL EXAMEN	SATISFACTORIO	<input type="checkbox"/>	NOMBRE DEL IOA / IE	_____	
	INSATISFACTORIO	<input type="checkbox"/>	FECHA	_____	

BRIEFING	S	I	NA
Verificar antecedentes piloto, aeronave, DATA Simulador, DATA NAV			
Briefing (Planificación, Meteorología y Notams)			
Emergencias (Ítem de memoria o Acción Inmediata)			
Planificación del vuelo			
Confeccionar Plan de Vuelo ATC-1 conforme a DAP 11			
OPERACION EN TIERRA	S	I	NA
Inspección Exterior y Sistema Pitot			
Inspección de instrumentos y equipos según cartilla del avión			
Inspección de compases			
Uso de cartilla de aeronave e IFR			
DESPEGUE	S	I	NA
Briefing del Despegue, Emergencias, SID y Ruta de escape			
Verificaciones antes del despegue			
Control longitudinal y lateral			
Transición instrumentos			
PROCEDIMIENTOS Y MANIOBRAS EN VUELO	S	I	NA
SID: Cumplimiento SID autorizada (1er viraje 400' y 200 FT/MN)			
NIVELADA: Anticipo de 10% razón de ascenso ± 100			
VIRAJES: Mantener altura ± 100 ft., Velocidad ± 10 KTS, Inclinación alar no mayor a Viraje STD			
VIRAJES ESCARPADOS: (Sólo Habilitación de Tipo) Inclinación alar de 45° ± 5°, 360° de viraje ± 10°, ± 100', ± 10 Kts.			
ASCENSO Y DESCENSO (Recta - Virajes): Mantener razón y velocidad constante, se evalúa en vuelo ± 100', ± 10 kts			
PANEL PARCIAL: Falla indicador actitud y compases Control por referencias con el indicador de viraje, variómetro y altímetro ± 150' / uso compás magnético, ± 10 kts.			
ACTITUD ANORMAL (Sólo habilitación de tipo) Recuperar actitud del avión mediante indicador de actitud y potencia. ejecución de la maniobra con max. 30° arriba o abajo, max 45° I.A.			
PREVENCIÓN DE STALL: (Sólo habilitación de tipo) Recuperar a la 1ª señal o indicación y volver a VRN.			
DIRECTO A LA ESTACION VOR: VOR: centrar CDI con TO y virar lado más corto y mantener interceptado			
HOMING (VOR): 30" en Circuito Espera o 3' en Ruta VOR: centrar CDI con TO y mantenerlo centrado hasta la estación			
INTERCEPTACION DE CURSO VOR: Cl (RI) -> PA ± 30° = RI ó CA -> Cl (RI) ± 45° = RI			
MANTENCIÓN DE CURSO VOR: Cálculo y mantención de deriva			
INTERCEPTACION DE ARCO A RADIAL: Cálculo del anticipo y técnica para interceptar y mantener ± 0,5 MN; ± 2 Radiales.			
INTERCEPTACION DE RADIAL A ARCO: Cálculo anticipo y técnica para interceptar y mantener, + 0,5 MN			
VOR o VOR-DME	S	I	NA
CIRCUITO DE ESPERA: Según AIP-Chile Vol II (MAP) Control del tiempo, altitud, virajes, interceptaciones, corrección de viento			
PREPARACION DEL AVION Y VERIFICACION: Evaluar uso cartilla del avión e instrumentos.			
APROXIMACION: Evaluar Briefing IAC autorizada, mínimas Descenso, FAF, MAPT, frustrada, y control del tiempo.			
ARRIBO AL MAPT: Anticipo, mantención MDA y cuando abandona la MDA			
APROXIMACION FRUSTRADA: Evaluar ejecución frustrada publicada			
ILS	S	I	NA
PREPARACION DEL AVION Y VERIFICACION: Según cartilla del avión			
INTERCEPTACION: CDI: Ángulo entre 30° y 45°; GS: se puede interceptar su senda, con el CDI en movimiento (CDI alive)			
APROXIMACION (CONTROL LONGITUDINAL / LATERAL) Máximo 3/4 desplazamiento de Localizador y/o Glide Slope (GS)			
ARRIBO AL MAPT: DA Según pista en uso			
APROXIMACION FRUSTRADA: Según lo publicado			

RNAV	S	I	NA
Encendido (GPS / FMS) y Actualización de la Base de Datos			
Ingreso de Plan de Vuelo (SID, AEROVIAS, STAR, IAC)			
Conocimiento de FMS, Opciones de Menu (Pantallas) y Aeronave			
CIRCUITO DE ESPERA: Según AIP - MAP VOL II, altitudes, virajes, velocidad y tiempos.			
APROXIMACION: Evaluar Briefing de la IAC autorizada Control del tiempo, mínimas, descenso, IAF y FAF. Briefing de procedimiento de contingencia: Falla RAIM			
ARRIBO AL MAPT: Anticipo, mantención MDA y cuando abandona la MDA			
APROXIMACION FRUSTRADA: Evaluar ejecución frustrada publicada			
RUTA / APROXIMACION / ATERRIZAJE	S	I	NA
RUTA: Interceptación y Mantención de cursos; y Analisis Meteorológico			
USO O EJECUCION DE PROCEDIMIENTO STAR: Llegada a los TMAC y a los AP o AD fuera de TMAC			
GUIA VECTORIAL: Aplicar correctamente las solicitudes e instrucciones ATC			
APROXIMACION ESTABILIZADA Y ATERRIZAJE: 1000' AGL Conocimiento y cumplimiento			
TRANSICION A VUELO VISUAL: inicio: 300' sobre MDA / o en la DA Reconocimiento de luces y marcas del Aeródromo			
APROXIMACION CIRCULAR: Aplicar procedimientos según categoría del avión			
FALLAS O EMERGENCIAS EN VUELO	S	I	NA
Falla del piloto automatico Evaluar transición a vuelo manual			
Falla de radio ayudas / comunicaciones Evaluar situaciones y toma de decisiones / Transpondere 7.600 y DAN 91			
Falla de instrumentos Uso del instrumento standby y conocimiento del procedimiento.			
Falla de motor en vuelo Potencia en motor simulado inoperativo Cero Empuje (Zero thrust)			
Descenso de Emergencia (Solo habilitación de tipo) Configuración Aeronave, mantención de parametros y nivelada			
GENERALIDADES	S	I	NA
PILOTO AUTOMATICO: Uso del director de vuelo, conocimiento de limitaciones.			
PROCEDIMIENTOS DE COMUNICACIONES: Uso fraseología aeronáutica DAP 11.			
AUTORIZACION ATC: Comprender, cumplir y repetir correctamente la autorización.			
USO LISTAS DE VERIFICACIONES: Uso de cartillas Instrumentos y aeronave			
REGLAJE ALTIMETRICO (QNE / QNH): Evaluar correcto cambio en Altitud y Nivel de transición			
CRM / SRM: Utilización de los recursos de cabina.			
VUELO BASICO: Aplicación de técnicas y procedimientos			
CRITERIO: Toma de decisiones/actuación del examinado			
CONCIENCIA DE LAS SITUACIONES Conciencia del entorno; comprobación o supervisión continua y constante; La atención sostenida; conocimiento de la aeronave; capacidad física y mental.			

OBSERVACIONES EN HOJA 2
S = Satisfactorio I = Insatisfactorio NA = No aplicable



NOTA: El IOA que suscribe, declara bajo firma haber comprobado que el postulante reúne las competencias requeridas para desempeñarse en vuelo por instrumentos (IFR)

_____ **FIRMA DEL IOA / IE**

_____ **FIRMA POSTULANTE**