



ESTANDARIZACIÓN DE IE PARA ADMINISTRAR LA HABILITACIÓN DE VUELO POR INSTRUMENTOS (AVIÓN - HELICÓPTERO - DIRIGIBLE)
(MONOMOTOR - MULTIMOTOR - TIPO)

POSTULANTE IE _____ LIC. Nº _____ VENC. _____
 ENTIDAD AÉREA _____
 AERÓDROMO _____ TIPO AERONAVE _____ MATRÍCULA _____
 TIEMPO VUELO _____ Hrs. TOTALES _____ Hrs. TOTALES IFR _____
 Hrs. IFR EN SIMULADOR _____ Hrs. IFR ULT. 6 MESES _____
 RESULTADO DEL EXAMEN SATISFACTORIO INSATISFACTORIO
 NOMBRE DEL IOA _____ FECHA _____

PREVIO AL VUELO	S	I	NA	RNAV	S	I	NA
Evaluación de Briefing del vuelo a realizar				CIRCUITO DE ESPERA: Según AIP - MAP VOL II, altitudes, virajes, velocidad y tiempos.			
Emergencias (ítemes de acción inmediata)				PREPARACIÓN DEL AVIÓN Y VERIFICACIÓN: Evaluar uso cartilla del avión e instrumentos.			
Planificación de un vuelo IFR				APROXIMACIÓN Evaluar IAC autorizada, mínimas, descenso, FAF, MAPT y frustrada, tiempo.			
Confeccionar Plan de Vuelo ATC-1 conforme a DAP 11				ARRIBO AL MAPT: Anticipo, mantener altitud mínima, cuando abandona MDA			
Inspección de instrumentos y equipos según cartilla del avión, o manual, equipo respectivo y/o manual IFR.				APROXIMACIÓN FRUSTRADA: Evaluar ejecución frustrada publicada o Instrucciones ATC			
Fraseología según DAP 11				GPS			
Verificación antes del despegue: según cartilla avión				Encendido			
DESPEGUE	S	I	NA	Conocimiento de capacidades			
Con un anticipo previo a Vr, por indicador de actitud se colocara los grados nariz arriba que necesite el avión para salir de tierra, cross check exterior, indicador actitud y compases.				Actualización de Data			
MANIOBRAS EN VUELO	S	I	NA	Programación de Plan de vuelo			
SID: Cumplimiento SID autorizada:				Navegación en diferentes Menu			
PROCEDIMIENTO DE NIVELADA:				Ingreso de una SID			
Anticipo de 10% razón de ascenso ± 100 ft				Ingreso de Aerovías			
VIRAJES: Mantener altura ± 100 ft, Velocidad ± 10 Kts				Ingreso de STAR			
Inclinación alar no mayor a 30° ± 5°				Ingreso de IAC			
VIRAJES ESCARPADOS:				Ingreso a Circuito de espera			
Inclinación alar de 45° ± 5°, 360° de viraje ± 10°, ± 100 ft, ± 10 Kts				RADAR (ASR/PAR)	S	I	NA
ASCENSO Y DESCENSO (Recta - Virajes): Mantener razón y velocidad constante, se evalúa en vuelo ± 100 ft, ± 10 kts				GUÍA VECTORIAL: Mantener rumbo según vectores recibidos y correcto read back			
PANEL PARCIAL: Falla indicador actitud y compases				FALLAS EN VUELO	S	I	NA
Control por referencias con el indicador de viraje, variómetro y altímetro ± 150 fpm uso compás magnético, ± 10 kts.				FALLA DE PILOTO AUTOMÁTICO: Evaluar transición a vuelo manual.			
ACTITUD ANORMAL (Panel completo):				FALLA DE RADIOAYUDAS: Adecuado cambio de ésta y conocimiento de procedimientos.			
Recuperar actitud del avión mediante indicador de actitud y potencia, ejecución de la maniobra con max. 30° Arriba o abajo, max. inclinación alar 45°				FALLA DE COMUNICACIONES: Transponder 7.600 y conocimiento de procedimiento DAN 91 y DAP 11.			
PREVENCIÓN DE STALL :				FALLA DE INSTRUMENTOS: Uso del standby y conocimiento de procedimiento.			
Recuperación a la 1ª indicación y volver a vuelo recto nivelado.				FALLA DE MOTOR (MOTOR SIMULADOR INOPERATIVO): Potencia en motor simulado inoperativo Cero Empuje (Zero thrust)			
DIRECTO A LA ESTACIÓN (VOR):				GENERALIDADES	S	I	NA
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.				CRM / SRM			
HOMING (VOR):				PROCEDIMIENTOS DE COMUNICACIONES: Uso fraseología aeronáutica DAP 11.			
Mantener aguja o CDI bajo el índice superior del RMI y mantener hasta pasar la estación (3' de la estación).				AUTORIZACIÓN ATC: Comprender, anotar, cumplir y correcto read back.			
INTERCEPTACIÓN DE CURSO (VOR):				USO LISTAS DE VERIFICACIONES: Uso de cartillas Instrumentos y aeronave.			
CI -> PA ± 30° = RI o CA -> CI ± 45° = RI				REGLAJE ALTIMÉTRICO (QNE / QNH): Evaluar correcto cambio en Altitud y nivel de transición.			
MANTENCIÓN DE CURSO (VOR):				APROXIMACIÓN CIRCULAR: Aplicar procedimientos según categoría del avión.			
Cálculo y mantención de deriva				TRANSICIÓN A VUELO VISUAL: 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).			
INTERCEPTACIÓN DE ARCO A RADIAL: Cálculo del anticipo y técnica para interceptar y mantener ± 0.5 MN, ± 2 Radiales.				APROXIMACIÓN ESTABILIZADA Y ATERRIZAJE Evaluar conocimientos y tolerancias			
INTERCEPTACIÓN DE RADIAL A ARCO:				EJECUCIÓN DE PROCEDIMIENTO STAR Si corresponde o se puede evaluar			
Cálculo del anticipo y técnica para interceptar y mantener, ± 0.5 MN				CRITERIO Comportamiento y actuación del examinado.			
USO DEL PILOTO AUTOMÁTICO				ASERTIVIDAD DE LOS ÍTEMES A EVALUAR Conducta al evaluar al examinado			
El Piloto demostrara ser capaz de utilizar en toda su capacidad				LLENADO DE LA HOJA DE CALIFICACIÓN			
VOR o VOR-DME	S	I	NA	CONCIENCIA DE LAS SITUACIONES			
CIRCUITO DE ESPERA: Según AIP - MAP VOL II, altitudes, virajes, velocidad y tiempos.							
PREPARACIÓN DEL AVIÓN Y VERIFICACIÓN: Evaluar uso cartilla del avión e instrumentos.							
APROXIMACIÓN Evaluar IAC autorizada, mínimas, descenso, FAF, MAPT y frustrada, tiempo.							
ARRIBO AL MAPT: Anticipo, mantener altitud mínima, cuando abandona MDA							
APROXIMACIÓN FRUSTRADA: Evaluar ejecución frustrada publicada o Instrucciones ATC							
ILS	S	I	NA				
PREPARACIÓN DEL AVIÓN Y VERIFICACIÓN: Según cartilla del avión							
INTERCEPTACIÓN: CDI: Ángulo entre 30° y 45°; GSI: intercept. bajo senda con CDI en mov.							
APROXIMACIÓN (CONTROL LONG. / LAT.) Max. 3/4 desplazamiento de localizador y/o GS.							
ARRIBO AL MAPT: DA Según pista en uso							
APROXIMACIÓN FRUSTRADA: Según publicación de la aproximación y procedimiento							
OBSERVACIONES EN HOJA 2 S = Satisfactorio. I = Insatisfactorio. NA = No aplicable.							
REVISIÓN: 01	FECHA: MAYO 2019	REVISADO Y APROBADO POR: DUEÑO DE PROCESO					

