



**CALIFICACIÓN FINAL PARA HABILITACIÓN VUELO POR INSTRUMENTOS ( AVIÓN - HELICÓPTERO - SIMULADOR )**  
(OBTENCIÓN - REVALIDACIÓN - RENOVACIÓN) (MONOMOTOR - MULTIMOTOR - TIPO)

POSTULANTE _____	LICENCIAS Nº _____	VENCIMIENTO _____
EMPRESA o CLUB _____		
INSTRUCTOR (IVI) _____	LICENCIAS Nº _____	VENCIMIENTO _____
AERÓDROMO _____	TIPO AERONAVE _____	MATRÍCULA _____
TIEMPO VUELO EXAMEN _____ Hrs. TOTALES DE VUELO		Hrs. TOTALES IFR _____
Hrs. IFR EN SIMULADOR _____ Hrs. IFR ULT. 6 MESES		FECHA _____

BRIEFING	S	I	NA
Verificar antecedentes piloto, aeronave, DATA Simulador, DATA NAV			
Briefing (Meteorología y Notams)			
Emergencias (Ítemes de memoria o Acción Inmediata)			
Planificación del vuelo			
Confeccionar Plan de Vuelo ATC-1 conforme a DAP 11 - 00.			
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.			
DESPEGUE	S	I	NA
Briefing del Despegue, SID y Ruta de escape			
Verificaciones antes del despegue			
Control longitudinal y lateral.			
Transición visual 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 ESTACIÓN (VOR - ADF): VOR: centrar CDI con TO y virar lado más corto y mantener interceptado ADF: virar por el lado más corto y mantener interceptado			
HOMING (VOR - ADF): 30" en Circuito Espera o 3' en Ruta VOR: centrar CDI con TO y mantenerlo centrado hasta la estación ADF: mantener P.A. bajo el indicador superior de rumbo (TOP Index)			
INTERCEPTACIÓN DE CURSO VOR (ADF): CI (RI) -> PA ± 30° = RI ó CA -> CI (RI) ± 45° = RI			
MANTENCIÓN DE CURSO (VOR - ADF): Cálculo y mantención de deriva			
INTERCEPTACIÓN DE ARCO A RADIAL: Cálculo del anticipo y técnica para interceptar y mantener ± 0,5 MN; ± 2 Radiales.			
INTERCEPTACIÓN DE RADIAL A ARCO: Cálculo anticipo y técnica para interceptar y mantener, + 0,5 MN			
ADF	S	I	NA
CIRCUITO DE ESPERA: Según AIP-Chile Vol II (MAP) Control del tiempo, altitud, virajes, interceptaciones, corrección de viento			
PREPARACIÓN DEL AVIÓN Y VERIFICACIÓN: Evaluar uso cartilla del avión e instrumentos.			
APROXIMACIÓN: 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			
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			
PREPARACIÓN DEL AVIÓN Y VERIFICACIÓN: Evaluar uso cartilla del avión e instrumentos.			
APROXIMACIÓN: 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			

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.			
APROXIMACIÓN: Evaluar Briefing de la IAC autorizada Control del tiempo, mínimas, descenso, FAF, MAPT y frustrada Briefing de procedimiento de contingencia: Falla RAIM			
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			
INTERCEPTACIÓN: CDI: Angulo entre 30° y 45°; GSI: 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			
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			
TRANSICIÓN 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 fallado Cero Empuje (Zero thrust) A los 500' AGL se recupera el motor fallado			
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 11-00.			
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			

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

El instructor que suscribe, certifica que el piloto individualizado arriba, ha cumplido con los requisitos de la reglamentación vigente para: Obtener, Revalidar o Renovar la licencia y/o Habilitación que se indica y se encuentra apto para rendir examen práctico ante DGAC.

FIRMA DEL INSTRUCTOR \_\_\_\_\_