

DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL



**GUÍA ESTÁNDAR
PARA EXAMEN PRÁCTICO
PARA LA OBTENCION DE LA
HABILITACIÓN DE VUELO POR
INSTRUMENTOS AVION.**

SECCIÓN 1

PRUEBA DE PERICIA Y VERIFICACIÓN DE COMPETENCIA

1. Un aspirante a una prueba de pericia para la Habilitación de Instrumentos Avión habrá recibido instrucción de un avión de la misma clase/tipo que el que va a ser usado para la prueba. Los aviones utilizados en las pruebas de pericia cumplirán los requisitos de los aviones de instrucción establecidos en la RAC LPTA 2.6.1.2.
2. Las disposiciones administrativas para confirmar la adecuación del aspirante para realizar la prueba, incluida la presentación del registro de enseñanza al examinador, será determinada por la DGAC la cual aprobará el entrenamiento del aplicante.
3. El aspirante deberá superar las secciones 1 a 5 de la prueba establecida en la SECCION 2, y la sección 6 del cuando se utilicen aviones multimotores. Si se falla en algún elemento de una sección, se falla la sección. El fallo en más de una sección determinará la necesidad de que el aspirante realice nuevamente la prueba entera. El aspirante que falle en una sola sección repetirá exclusivamente esa sección. El fallo en alguna sección en la repetición de la prueba, incluyendo aquellas secciones que se habían superado previamente, requerirá que el aspirante repita la prueba entera nuevamente. Todas las secciones de la prueba de pericia en vuelo deberán ser completadas en un período de seis meses.
4. Cualquier fallo en la prueba puede requerir más instrucción. Los fallos que impidan superar todas las secciones de la prueba práctica en dos intentos requerirán más instrucción tal como la determine la DGAC. No existe límite en el número de pruebas de pericia que se pueden intentar.

REALIZACIÓN DE LA PRUEBA

1. La prueba simulará un vuelo real. La ruta que se ha de volar será escogida por el examinador. Un elemento esencial es la habilidad del aspirante para planificar y realizar el vuelo con un aleccionamiento rutinario. El aspirante será responsable de la planificación del vuelo y de que todo el equipo y documentación necesarios para la realización del mismo se encuentra a bordo. La duración de la prueba de pericia en vuelo será como mínimo de 60 minutos.
2. La DGAC proveerá al Inspector o Examinador Designado del necesario asesoramiento para garantizar que la prueba se realiza con toda seguridad.
3. Si el aspirante elige abandonar la prueba por razones que no parecen adecuadas al examinador, el aplicante deberá repetir entera la prueba de pericia. Cuando la prueba sea abandonada por razones que parezcan adecuadas al examinador, solamente deberá terminar las secciones no realizadas al repetir el vuelo.

4. Cualquier maniobra o procedimiento de la prueba podrá ser repetida una vez por el aspirante, a discreción del examinador. El examinador puede detener la prueba en cualquier momento si considera que la pericia de vuelo demostrada por el aspirante requiere una repetición completa de la misma.
5. El aspirante volará el avión desde la posición en la que se realizan las funciones de piloto al mando y realizará la prueba como si fuese el único miembro de la tripulación. El examinador no tomará parte en la operación del avión excepto cuando sea necesaria su intervención en interés de la seguridad o para evitar un retraso inaceptable a otro tráfico. Cuando el examinado u otro piloto que ejerza funciones de copiloto durante la prueba, las atribuciones de la Habilitación de Instrumentos Avión, serán restringidas a operaciones multipiloto. Esta restricción podrá ser removida por el aspirante realizando otra prueba de pericia en vuelo inicial actuando como si fuese el único ocupante del avión en un avión de un solo piloto. La responsabilidad del vuelo será atribuida de acuerdo con la legislación aplicable.
6. La altura/altitud de decisión, las altitudes/alturas mínimas de descenso y el punto de aproximación frustrada serán determinadas por el aspirante y aceptadas por el examinador de vuelo.
7. El aspirante a la Habilitación de Instrumentos Avión indicará al examinador las verificaciones y tareas realizadas, incluida la identificación de radioayuda. Las listas de comprobación serán realizadas de acuerdo con las listas autorizadas para el avión en el que se va a realizar la prueba. Durante la preparación prevuelo para la prueba se pedirá al aspirante la determinación de potencias y velocidades. Los datos de performance para el despegue, aproximación y aterrizaje serán calculados por el aspirante de acuerdo con el manual de operaciones o el manual de vuelo del avión utilizado.

Durante la verificación de competencia para la renovación o revalidación de una IR(A) de acuerdo a la Revisión No. 07 de la RAC-LPTA sección 1.2.5.1.2, el titular de la licencia demostrará todo lo anterior al examinador de que se trate.

TOLERANCIAS EN LA PRUEBA EN VUELO

1. El aspirante demostrará su habilidad para:
 - operar el avión dentro de sus límites;
 - completar todas las maniobras con suavidad y cuidado;
 - ejercer buen juicio y capacidad como tripulante
 - aplicar los conocimientos aeronáuticos; y
 - mantener el control del avión todo el tiempo de tal manera que la realización con éxito de un procedimiento o maniobra nunca esté seriamente en duda.

2. El aspirante demostrará su conocimiento y habilidad en el uso de la Radiotelefonía y comunicaciones, de la cual se evaluarán los siguientes aspectos: uso del AIP y selección de frecuencias, técnicas al micrófono, alfabeto fonético, estación/avión llamadas/abreviaturas, técnicas de transmisión, uso de palabras y frases estándar, escucha y requisito de confirmar las instrucciones; Procedimientos de salida en las verificaciones de la radio, instrucciones de rodaje, espera en tierra y autorización de salida; Procedimientos en ruta en el cambio de frecuencia, informes de posición, altitud/nivel de vuelo, servicio de información de vuelo, información meteorológica, reporte meteorológico, procedimientos para obtener límites, rumbos, posición, fraseología de procedimientos y cobertura altura/radio de acción; Procedimientos de llegada y circuito de tráfico, autorización de llegada, llamadas e instrucciones del ATC durante: circuito, aproximación y aterrizaje, liberación de pista; Fallo de comunicaciones acciones a adoptar: frecuencia alternativa, verificaciones de servicio, incluido micrófono y auricular y procedimientos en vuelo de acuerdo con el tipo de espacio aéreo; Procedimientos de emergencia y urgencia, emergencia (mayday), definición y cuando se usa, frecuencias a usar, contenido del mensaje mayday, urgencia (pan), definición y cuando se usa, frecuencias a usar, retransmisión de mensajes, mantenimiento del silencio cuando se reciben llamadas de emergencia/urgencia y cancelación de la emergencia/urgencia.

3. Los límites siguientes son una guía general. El examinador deberá tener en cuenta las condiciones de turbulencia y las cualidades de manejo y performance del avión utilizado.

Altitud

- General ± 100 pies

- Iniciando aproximación fallida en la altitud de decisión + 50 pies / -0 pies

- Altitud mínima de descenso/MAP/altitud + 50 pies/-0 pies

- Trayectoria En radioayuda $\pm 5^\circ$

NOTA: Aproximación de precisión media unidad en la escala de desviación, azimut y senda de planeo

- Rumbo
 - Todos los motores operando $\pm 5^\circ$
 - Con fallo simulado de motor $\pm 10^\circ$

- Velocidad
 - Todos los motores operativos ± 5 nudos
 - Con fallo simulado de motor + 10 nudos/ - 5 nudos

CONTENIDO DE LA PRUEBA DE PERICIA EN VUELO

1. Los contenidos de la prueba de pericia en vuelo y las secciones establecidas en la SECCIÓN 2 serán utilizados para la prueba de pericia. El formato del formulario de la prueba de pericia puede ser determinado por la DGAC. Los ítems de la sección 2 párrafos d, y la sección 6 de la prueba de pericia y de la verificación de competencia pueden ser realizadas en un entrenador sintético o en un simulador de vuelo, por razones de seguridad.

DATOS DEL APLICANTE

| 1. INFORMACION DEL APLICANTE (APPLICANT'S INFORMATION) | |
|---|---|
| 1 ^{er} Apellido / (Last Name) | 2 ^o Apellido / (Second Last Name) |
| Nombre / (First Name) | Tipo de Licencia que posee / (Current licence type) |
| Numero de Licencia / (Licence number) | |
| Firma del aplicante / (Applicant's signature) | |

RESULTADOS DE LA PRUEBA

| 2. RESULTADO DE LA PRUEBA DE PERICIA (Skill test REPORT) | | | |
|---|--------------------------|--|--------------------------|
| Satisfactorio (Satisfactory) | <input type="checkbox"/> | No Satisfactorio (Not satisfactory) | <input type="checkbox"/> |
| Lugar y Fecha (Place and Date) | | Tiempo Vuelo (Flight time) | |
| Tipo y Matricula del Avión (Acft. type and Model) | | Número de la licencia del Examinador (Examiners license number) | |
| Nombre del Examinador (Examiner's Name) | | Firma del Examinador (Examiner's signature) | |

SECCIÓN 2

Contenido de la prueba de pericia en vuelo para la emisión de la Habilitación de Instrumentos Avión y Verificación de Competencia.

| SECCIÓN 1 OPERACIONES PREVUELO Y SALIDA | | | | |
|---|---|----------|------------|------------|
| Uso de listas de verificación, capacidad como tripulante, procedimientos anti/deshielo, etc., se aplicarán en todas las secciones. | | S | N/S | N/A |
| a | Evaluación oral | | | |
| b | Uso del manual de vuelo (o equivalente) especialmente cálculo de la performance de la aeronave, masa y centrado | | | |
| c | Uso de la documentación ATC, documentos de meteorología | | | |
| d | Preparación del plan de vuelo ATC, planificación/registros para vuelo IFR | | | |
| e | Inspección prevuelo | | | |
| f | Mínimos meteorológicos | | | |
| g | Rodaje | | | |
| h | Preparación previa al despegue. Despegue | | | |
| i | Transición al vuelo instrumentos | | | |
| j | Procedimientos de salida instrumentos, ajuste de altímetro | | | |
| k | Relación con ATC, cumplimiento de instrucciones, procedimientos de Radio Telefonía | | | |
| SECCIÓN 2 MANEJO GENERAL | | | | |
| | | S | N/S | N/A |
| a | Control del avión por referencia exclusiva a los instrumentos, incluyendo: vuelo nivelado a varias velocidades, compensación | | | |
| b | Virajes ascendiendo y descendiendo a un régimen de giro (R) 1 sostenido | | | |
| c | Recuperación de actitudes inusuales, incluyendo banqueos sostenidos con 45° de alabeo y virajes con descenso pronunciado. | | | |
| d* | Recuperación desde una aproximación a la pérdida en vuelo nivelado, viraje ascendiendo/descendiendo y en configuración de aterrizaje | | | |
| e | Panel restringido, ascenso o descenso estabilizado a un régimen de giro (R) 1 en torno a rumbos dados, recuperación desde actitudes inusuales | | | |

* Puede realizarse en un simulador de vuelo o en un entrenador sintético.
(R) 1 Repetirse solamente 1 vez.

| SECCIÓN 3 PROCEDIMIENTOS IFR EN RUTA | | | | |
|--|---|---|-----|-----|
| | | S | N/S | N/A |
| a | Trayectoria, incluyendo interceptación, p.e. NDB, VOR, RNAV | | | |
| b | Uso de radioayuda | | | |
| c | Vuelo nivelado, control del rumbo, altitud y velocidad, selección de potencia, técnica de compensación | | | |
| d | Ajuste de altímetro | | | |
| e | Tiempos y revisión de ETA (Espera en ruta, si se requiere) | | | |
| f | Seguimiento del progreso del vuelo, registros de vuelo, consumo de combustible, gestión de sistemas | | | |
| g | Procedimientos de protección contra el hielo, simulados si es necesario | | | |
| h | Relación con y cumplimiento de instrucciones ATC, procedimientos de Radio Telefonía | | | |
| SECCIÓN 4 PROCEDIMIENTOS DE APROXIMACIÓN DE PRECISIÓN | | | | |
| | | S | S/N | N/A |
| a | Sintonización y verificación de las ayudas a la navegación; identificación de ayudas | | | |
| b | Procedimientos de llegada. Verificación del altímetro | | | |
| c | Preparación para aproximación y aterrizaje, incluidos las verificaciones de descenso/ aproximación/aterrizaje | | | |
| d+ | Procedimientos de espera | | | |
| e | Cumplimiento de los procedimientos de aproximación publicados | | | |
| f | Tiempo en la aproximación | | | |
| g | Altitud, velocidad, control del rumbo (aproximación estabilizada) | | | |
| h+ | 'Ida al aire' | | | |
| i+ | Procedimientos de aproximación frustrada/aterrizaje | | | |
| j | Relación con ATC - cumplimiento, procedimientos de Radio Telefonía | | | |

+ pueden ser realizados en la sección 4 ó 5

| SECCIÓN 5 PROCEDIMIENTOS DE APROXIMACIÓN DE NO PRECISIÓN | | | | |
|---|---|---|-----|-----|
| | | S | N/S | N/A |
| a | Sintonización y verificación de las ayudas a la navegación; identificación de ayudas | | | |
| b | Procedimientos de llegada. Ajuste del altímetro | | | |
| c | Preparación para aproximación y aterrizaje, incluidos las verificaciones de descenso/ aproximación/aterrizaje | | | |
| d+ | Procedimientos de espera | | | |
| e | Cumplimiento de los procedimientos de aproximación | | | |

| | | | | |
|----|--|--|--|--|
| | publicados | | | |
| f | Tiempo en la aproximación | | | |
| g | Altitud, velocidad, control del rumbo (aproximación estabilizada) | | | |
| h+ | Ida al Aire | | | |
| i+ | Procedimientos de aproximación frustrada/aterrizaje | | | |
| j | Relación con ATC - cumplimiento, procedimientos de Radio Telefonía | | | |

+ pueden ser realizados en la sección 4 ó 5

| SECCIÓN 6 (si procede) VUELO ASIMÉTRICO SIMULADO | | | | |
|---|--|---|-----|-----|
| | | S | N/S | N/A |
| a | Fallo del motor simulado después del despegue o en la "ida al aire" | | | |
| b | Aproximación asimétrica y procedimientos de "motor al aire" | | | |
| c | Aproximación y aterrizaje asimétrico y procedimientos de aproximación frustrada. | | | |
| d | Relación con ATC, cumplimiento de instrucciones, procedimientos de Radio Telefonía | | | |

+ pueden ser realizados en la sección 4 ó 5

*** pueden ser realizados en un simulador o en un entrenador sintético.**

| | | |
|--|------------------------|--------------|
| Nombre Inspector/Examinador Designado | No. De Licencia | Firma |
| Resultado del Chequeo Satisfactorio <input type="checkbox"/> No Satisfactorio <input type="checkbox"/> | Lugar y Fecha: | |
| Observaciones: | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |