

# Examen PP - Private Pilot

Distintivo	Título	Horas mínimas	Examen teórico (HQ, inglés)	Examen teórico y práctico (ES)	Documentación y observaciones
50 if not four	Piloto Privado Private Pilot (PP)	50	SI	SI	<a href="#">IVAO España (ES)</a> <a href="#">HQ (EN)</a>

## Aspectos generales

Para todos los exámenes de piloto es de aplicación lo indicado en "**exámenes de piloto**"

## Aspectos específicos

### Requisitos

Antes de solicitar el examen teórico deberás cumplir los siguientes requisitos:

- Tener la habilitación FS3 con una antigüedad mínima de dos meses.
- Tener como mínimo 50 horas como piloto en IVAO.

### Examen teórico (test HQ)

La **documentación de referencia** es la indicada en la Mediawiki de IVAO HQ, **incluyendo la de los rangos anteriores**.

# Examen práctico

## Parte teórica

Durante la parte teórica, el examinador te hará preguntas sobre estos temas:

- Manejo de las funciones del ALTITUDE: establecer una comunicación por texto y voz con ATC o chat privado; solicitar ATIS, METAR y TAF cercanos y lejanos, uso del transponder, comandos...
- Derecho aéreo básico: reglas de vuelo VFR e IFR, mínimos VMC y SVFR, clases y tipos de espacio aéreo, dependencias ATC, códigos transpondedor...
- Interpretación de cartas VFR y simbología.
- Procedimientos VFR: salida, sobrevuelo y entrada a un CTR/ATZ según instrucciones ATC o mediante procedimientos publicados. Circuitos de tránsito.
- Navegación VFR: diseño de una ruta VFR adecuada entre dos aeródromos, uso de radioayudas, regla semicircular, meteorología enruta, vientos, deriva, consumo de combustible.
- Altimetría: Altitud, nivel y capa de transición. Calaje de altímetro.
- Meteorología: interpretación de ATIS, METAR y TAF.
- Instrumentos y conocimiento de la aeronave: medida de la velocidad y altitud. Instrumentos básicos. Características de la aeronave y limitaciones.

## Parte práctica

- Se utilizará una aeronave monomotor de pistón de ala fija (Cessna 172, 182, Piper PA28...). Elige una aeronave con la que te encuentres cómodo.
- La aeronave debe estar equipada con un VOR y un ADF, como mínimo.
- Está permitido el uso de GPS y piloto automático, bajo tu propia responsabilidad.
- La distancia mínima entre el aeródromo de salida y destino son 20 NM.
- Debes tener a mano las cartas de navegación actualizadas necesarias.
- Para exámenes en horario nocturno, debes cambiar la hora del simulador a un periodo diurno.
- Será tu responsabilidad decidir si los aeródromos de salida y destino cumplen con las condiciones VMC. En caso de no detectar condiciones IMC e iniciar el vuelo podrá ser motivo de suspenso.  
En caso de detectar condiciones IMC, el examen podrá ser postpuesto, reubicado o simular condiciones VMC desactivando el motor meteorológico del simulador a decisión del examinador.

# Evaluación

Durante el examen, el evaluador calificará lo siguiente:

- Todo lo expuesto en aspectos generales, incluyendo lugar e indicativo de conexión.
- Plan de vuelo VFR con aeródromos de salida, destino y alternativo correctos, así como velocidad, nivel y ruta correcta, información relevante en la casilla 18 y equipamiento adecuado. Las casillas "EET" y "endurance" deben hacer referencia a un normal rutinario, sin tener en cuenta el posible combustible extra necesitado a efectos de examen.
- Rodaje en el aeródromo de salida y destino.
- Técnica de despegue: velocidad de rotación y ascenso, altitud de seguridad, sobrevuelo del eje de pista...
- Salida VFR: cursos, virajes y altitudes según lo instruido por ATC o según procedimientos de salida publicados.
- Navegación VFR enruta: de acuerdo a la ruta planificada por tí, además de maniobras (ascensos, descensos, virajes...), notificar posición con respecto a un VOR y un NDB, capacidad de volar directo a una radioayuda, habilidad para dar una estimada en tiempo a un punto visual.
- Llegada VFR: cursos, virajes y altitudes según lo instruido por ATC o según procedimientos de llegada publicados. Incorporación al circuito de tránsito en el tramo correcto y a la altitud correcta.
- Circuitos de tránsito: Distancia con respecto a la pista durante el circuito, reportes de posición, derrotas corregidas por viento durante los circuitos, altitud de circuito, toma y despegue, motor y al aire, toma final, buena gestión de la velocidad en final.
- Fraseología: uso de fraseología estándar. Una pequeña parte del examen se realizará en inglés para poder evaluar la competencia lingüística.

## Suspensos automáticos

- Es necesario superar la parte teórica para hacer la parte práctica. En caso de no superarla, el examen será interrumpido. Las siguientes situaciones conllevan la no superación de la parte teórica:
  - Nivel de conocimientos teóricos insuficiente.
  - Conocimiento insuficiente sobre mínimos VMC de utilización de aeródromo controlado y en el aire en función de la clase de espacio aéreo.
- Las siguientes situaciones especiales provocarán un suspenso automático:
  - No tener las cartas de navegación necesarias para el examen.
  - No saber volar correctamente un circuito de tránsito.
  - No saber moverse por un CTR. Entrar en un CTR sin autorización.
  - Despegar o aterrizar en condiciones IMC (salvo tener autorización para VFR Especial)
  - Conectarse en una pista.
  - Entrar en pista, despegar, aterrizar, hacer toma y despegue o entrar en un espacio aéreo sin autorización.
  - Fraseología en inglés o español por debajo del mínimo aceptable.
  - Entrar en espacio aéreo clase A o áreas prohibidas.
  - Pausar el simulador sin autorización del examinador.

- Colisión