

Examen PP - Private Pilot

Distintivo	Título	Horas mínimas	Examen teórico (HQ, inglés)	Examen teórico y práctico (ES)	Documentación y observaciones
English not four	Piloto Privado Private Pilot (PP)	50	SI	SI	IVAO España (ES) HQ (EN)

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