DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL
DEPARTAMENTO RECURSOS HUMANOS

OBJ: APRUEBA BASES Y SUS RESPECTIVOS ANEXOS PARA LA PROVISIÓN DE CARGOS DE INGRESO A LA PLANTA DE CONTROLADORES DE TRÁNSITO AÉREO DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL Y EFECTÚA LLAMADO.

EXENTA Nº 0917 /

SANTIAGO, 26 OCT. 2017

RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL

VISTOS

a. La facultad que me confiere la Ley N° 16.752 y sus modificaciones posteriores;

b. La Ley N° 18.834, sobre Estatuto Administrativo, cuyo texto refundido, coordinado y sistematizado fue aprobado por el DFL Nº 29/2004 del Ministerio de Hacienda;

c. Lo establecido en el DFL (G) N° 1/1997, Estatuto del Personal de las Fuerzas Armadas, del Ministerio de Defensa;

d. El Decreto Supremo Nº 69/2004 del Ministerio de Hacienda, que aprueba el Reglamento de Concursos del Estatuto Administrativo;

e. El Decreto Supremo (Av.) Nº 162/2005, que fija la Planta de la Dirección General de Aeronáutica Civil;

f. El Decreto Supremo N° 53/2016, que modifica Decreto N° 162/2005.

g. La Resolución N° 1600 de fecha 30.OCT.2008 de la Contraloría General de la República;

h. La Resolución N° 569 de fecha 21.NOV.2014 de la Contraloría General de la República;

i. La Resolución N° 10 de fecha 13.MAR.2017 de la Contraloría General de la República;

CONSIDERANDO

1. Que conforme a lo señalado por el Artículo 8° DFL Nº 29/2004 del Ministerio de Hacienda, que fija texto refundido, coordinado y sistematizado de la Ley N° 18.834, sobre Estatuto Administrativo, y en relación a lo dispuesto a través del Decreto (Av.) N° 162/2005, que fija la Planta de la Dirección General de Aeronáutica Civil; resulta necesaria la provisión de los cargos profesionales de Controlador de Tránsito Aéreo, mediante Concurso regulado por Decreto Supremo N° 69/2004 del Ministerio de Hacienda, que aprueba el Reglamento de Concursos del Estatuto Administrativo.

2. Que según consta en el acta de fecha 20 de Octubre de 2017, el Comité de Selección acordó enviar a conocimiento y aprobación de este Director General, las Bases y Anexos del Concurso Ingreso a la Planta, que en este acto se aprueban.

RESUELVO

APRUÉBENSE las Bases y sus Anexos del Concurso Ingreso a la Planta para profesionales Controladores de Tránsito Aéreo que a continuación se indican:

DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL

BASES DEL LLAMADO A CONCURSO PÚBLICO INGRESO A LA PLANTA PARA PROVISIÓN DEL CARGO DE CONTROLADOR DE TRÁNSITO AÉREO

La Dirección General de Aeronáutica Civil requiere proveer cargos de ingreso a la planta para Controladores de Tránsito Aéreo, según grados y vacantes que más adelante se detallan, según el Estatuto del Personal de las Fuerzas Armadas, del Ministerio de Defensa. El Concurso Público de Ingreso a la Planta que se implementa para proveer Controladores de Tránsito Aéreo, se ajusta a la normativa establecida en el DFL Nº 29/2004 del Ministerio de Hacienda, que fija texto refundido, coordinado y sistematizado de la Ley N° 18.834, sobre Estatuto Administrativo y en el Decreto Supremo N° 69/2004 del Ministerio de Hacienda, que aprueba Reglamento de Concursos del Estatuto Administrativo.

I. IDENTIFICACIÓN DE LAS VACANTES

1.1. Los cargos que actualmente se encuentran vacantes destinados a proveerse son los siguientes:

CÓDIGO	PLANTA	GRADO	VACANTES	CARGO	LUGAR DE DESEMPEÑO
P01	PROFESIONAL	5	1	JEFE SECCIÓN NORMAS Y DESARROLLO	DASA, Santiago
P02	PROFESIONAL	7	3	JEFE SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO	P02a) Ad. El Loa, Calama P02b) Ad. D. de Atacama P02c) Ad. Santo Domingo
P03	PROFESIONAL	7	1	SUPERVISOR ATC	Ap. A.M.B., Santiago
P04	PROFESIONAL	8	1	JEFE SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO	Ad. Pichoy, Valdivia
P05	PROFESIONAL	8	5	SUPERVISOR ATC	Ap. A.M.B., Santiago
P06	PROFESIONAL	8	6	CONTROLADOR DE TRÁNSITO AÉREO DE ÁREA	P06a) ACC, Santiago (4) P06b) ACC, P. Montt (1) P06c) ACC, P. Arenas (1)
P07	PROFESIONAL	8	2	CONTROLADOR DE TRÀNSITO AÉREO DE APROXIMACIÓN	P07a) APP, Concepción P07b) APP, Temuco
P08	PROFESIONAL	9	26	CONTROLADOR DE TRÁNSITO AÉREO	Santiago o Regiones (*)

(*) Nota: Los postulantes que tienen la calidad de funcionarios y que se adjudiquen alguna de las vacantes mencionadas en el código P08 se mantendrán en su unidad actual. Los postulantes externos serán destinados de acuerdo a necesidades del servicio.

1.2. El perfil de los cargos a proveer, su objetivo, funciones, competencias y otros aspectos a considerar en la evaluación, se describen en el Anexo 5, adjunto a las presentes bases.

II. REQUISITOS DE POSTULACIÓN

2.1. Requisitos Generales.

Los postulantes deberán cumplir con los siguientes requisitos generales señalados en el Articulo 12 del Estatuto Administrativo, el cual señala que para ingresar a la Administración del Estado será necesario cumplir los siguientes requisitos:

a. Ser ciudadano;
b. Haber cumplido con la ley de reclutamiento y movilización, cuando fuere procedente;
c. Tener salud compatible con el desempeño del cargo;
d. Haber aprobado la educación básica y poseer el nivel educacional o título profesional o técnico que por la naturaleza del empleo exija la ley;
e. No haber cesado en un cargo público como consecuencia de haber obtenido una calificación deficiente, o por medida disciplinaria, salvo que hayan transcurrido más de cinco años desde la fecha de expiración de funciones, y
f. No estar inhabilitado para el ejercicio de funciones o cargos públicos, ni hallarse condenado por crimen o simple delito.

Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 12 del Estatuto Administrativo, los postulantes no podrán estar afectos a alguna de las inhabilidades e incompatibilidades previstas en el párrafo 2° del Título III del DFL N°1 – 19.653, del Ministerio Secretaria General de la Presidencia publicado en el Diario Oficial el día 17 de noviembre de 2001, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la ley N° 18.575, Orgánica Constitucional de Bases Generales de la Administración del Estado.

2.2. Requisitos Específicos.

En conformidad a lo dispuesto en la Ley N° 16.752 de 1968 y el Decreto Supremo (Av.) N° 162 de 2005 que fija la planta de la Dirección General de Aeronáutica Civil.:

Por la naturaleza de las funciones requeridas en los cargos, como requisito especifico de admisibilidad al concurso de ingreso a la planta se debe contar con Título Profesional de Controlador de Tránsito Aéreo, otorgado por una Universidad o Instituto Profesional del Estado o reconocido por este.

El Comité de Selección, designado para estos efectos de acuerdo a la normativa legal vigente, verificará si los postulantes cumplen con los requisitos, debiendo

levantar un acta con la nómina total de postulantes, distinguiendo aquellos que se ajustan a los requisitos legales, de los que no lo hacen. Además deberá indicar cualquier situación relevante relativa al concurso y dispondrá la notificación de los postulantes cuya postulación hubiere sido rechazada indicando la causa de ello.

III. MODALIDAD DE EVALUACIÓN

La evaluación se llevará a cabo en base a etapas sucesivas, por lo que la puntuación mínima por etapa determinará el paso a las siguientes etapas.

El Concurso podrá ser declarado desierto por falta de postulantes idóneos, es decir, cuando los/as postulantes no alcancen el puntaje mínimo definido en las bases.

IV. PROCESO DE POSTULACIÓN Y RECEPCIÓN DE ANTECEDENTES

Las bases y sus respectivos formularios de postulación se encontrarán disponibles para descargarlos desde la página Web de la Dirección General de Aeronáutica Civil, www.dgac.gob.cl, a contar del día de la publicación del aviso a llamado a Concurso Publico de Ingreso a la Planta en el Diario Oficial, entendiéndose plenamente conocidas por todos los/as postulantes. Del mismo modo, las Bases y Formularios se podrán retirar desde la Oficina de Reclutamiento y Selección (4to. Piso) del Departamento de Recursos Humanos de la Dirección General de Aeronáutica Civil, ubicada en Avenida José Miguel Claro 1314, Providencia, a contar de la misma fecha y hasta un día antes de la fecha de cierre de recepción de antecedentes, en horario que comprende desde las 09:00 horas hasta las 16:00 horas.

4.1. Procedimiento para formalizar postulación.

Para formalizar la postulación, los/as interesados/as que reúnan los requisitos deberán presentar la siguiente documentación:

4.1.1. Ficha de postulación, según formato adjunto (Ver ANEXO Nº1).

4.1.2. Currículum Vitae según formato adjunto (Ver ANEXO Nº2).

4.1.3. Fotocopia simple de certificados que acrediten el nivel educacional o título que posee.

4.1.4. Fotocopia simple de la Cédula Nacional de Identidad.

4.1.5. Declaración Jurada simple que acredite que el/la postulante no se encuentra afecto a las inhabilidades contempladas en el Artículo 54 del DFL N° 1/19.653 de 2000 del Ministerio Secretaría General de la Presidencia (Ver ANEXO Nº 3).

4.1.6. Certificado que acredite experiencia laboral, que señale el tiempo de desempeño en los distintos niveles de control en su calidad de Controlador de Tránsito Aéreo (ver ANEXO N°4).

4.1.7. Certificado de situación militar al día, si procediere.

4.1.8. Fotocopia simple de su Licencia Aeronáutica.

4.1.9. Fotocopia simple de certificados que acrediten cursos, especializaciones, postítulos, diplomados y nivel de inglés OACI acreditado por una Entidad Certificadora de Idiomas (ECI) reconocida por la DGAC

4.2. Fecha y lugar de recepción de postulaciones.

La recepción de postulaciones y antecedentes se extenderá desde el día de la publicación del aviso a llamado a Concurso Ingreso a la Planta en el Diario Oficial hasta las 16:00 horas del décimo día hábil siguiente. No se recibirán postulaciones ni antecedentes fuera de este plazo.

Serán consideradas dentro del proceso de selección aquellas postulaciones recepcionadas por correo y que excedan el plazo máximo de recepción de antecedentes, pero que consignen en el timbre de la empresa de correos, que se despacharon dentro del plazo.

Una vez cerrado el plazo para la presentación, no se podrán recibir nuevas postulaciones, como tampoco aquellas enviadas por correo electrónico. Asimismo, no serán admisibles antecedentes adicionales, a menos que el Comité de Selección así lo requiera para aclarar los ya presentados.

Los antecedentes deberán ser enviados o entregados directamente en la Oficina de Reclutamiento y Selección, (4to. Piso) del Departamento de Recursos Humanos de la Dirección General de Aeronáutica Civil, ubicada en Avenida José Miguel Claro 1314, Providencia, en sobre cerrado dirigido a:

Señores
Dirección General de Aeronáutica Civil
Oficina de Reclutamiento y Selección
Cargo: CONTROLADOR DE TRÁNSITO AÉREO, CÓDIGO (el que corresponda), GRADO (el que corresponda)
Miguel Claro Nº 1314 – Providencia
Santiago.

Los/as postulantes que deseen postular a más de un cargo deben enviar o entregar un sobre por cada postulación en la que esté interesado/a.

Los/as postulantes que presenten alguna discapacidad que les produzca impedimento o dificultades en la aplicación de los instrumentos de selección que

se administrarán, deberán informarlo en su postulación, para adoptar las medidas pertinentes, de manera de garantizar la igualdad de condiciones a todos los/as postulantes que se presenten en este Concurso.

4.3. Calendarización del Proceso Concursal.

Los plazos indicados en el presente cronograma son tentativos y podrán ser modificados por el Director General por motivos de fuerza mayor o circunstancias especiales, lo que será notificado a través de la Intranet Institucional.

Todos los plazos están expresados en días hábiles, lo que corresponde de lunes a viernes, exceptuando los días sábados, domingos y festivos.

ETAPA	FECHAS
Postulación	Desde el día de la publicación del concurso en el Diario Oficial y Página Web e Intranet Institucional hasta las 16:00 hrs. del décimo día hábil, ambas fechas inclusive.
Revisión de Requisitos Legales	05 días hábiles desde el cierre de la etapa anterior.
Notificación Postulantes Rechazados	05 días hábiles desde el cierre de la etapa anterior.
Revisión de Antecedentes	05 días hábiles desde que se da por finalizada la etapa de postulación.
Aplicación de Prueba de Conocimientos y Test Psicolaborales	10 días hábiles desde que se da por finalizada la etapa anterior.
Notificación de Resultados de Prueba de Conocimientos y Test Psicolaborales	05 día hábil una vez concluida la etapa anterior.
Evaluación de Etapa "Aptitud Específica para el Desempeño de la Función" (sólo en el cargo P01 se contará con una Entrevista Presencial a realizarse en Santiago)	10 días hábiles a una vez concluida la etapa anterior.
Notificación a los Postulantes Seleccionados	05 día hábil desde el cierre de la etapa anterior.
Aceptación del Cargo	05 días hábiles desde que se notifica a los postulantes.
Elaboración de Resolución Nombramiento	05 días hábiles desde la aceptación de cargos.

V. PROCESO DE SELECCIÓN

Se reitera a los/as postulantes que sólo podrán acceder a la fase de evaluación que se señala a continuación, aquellos/as candidatos/as que cumplan los requisitos legales detallados previamente.

5.1. Evaluación Curricular:

La revisión curricular de los antecedentes completos, tiene la finalidad de determinar las personas que se ajustan a los requisitos generales y específicos establecidos en estas Bases.

De acuerdo a lo indicado en los factores que otorgaran puntaje, en primer lugar dicha evaluación curricular analizará los estudios de formación y capacitación, prueba de conocimientos y posteriormente la experiencia laboral y aptitudes específicas para desempeñar el cargo.

5.2. Prueba de Conocimientos:

La evaluación de conocimientos consiste en un control escrito, de aplicación presencial al conjunto de los postulantes a los cargos profesionales, de acuerdo con el calendario que se detalla en la presente bases.

Se citará a los postulantes que deberán rendir esta prueba, así como el lugar y horario de realización, según la Calendarización del Proceso Concursal indicada previamente, a través de correo electrónico, el que deberán responder acusando recibo.

Los contenidos de la prueba de conocimientos se detallan en el Anexo 6, y en general, serán los siguientes:

OACI Generalidades de la Organización

DAN 91 "Reglas del Aire"

DAR 11 "Reglamento de Servicios de Tránsito Aéreo"
Capítulo 2 "Generalidades"
Capítulo 3 "Servicio de Control de Tránsito Aéreo"
Apéndice D "Clases de Espacio Aéreo ATS en Chile"

DAP 11-00 "Procedimientos ATS"
Capítulo 1, "Disposiciones Generales para los ATS"
Capítulo 4, lo relativo a 4.11 "Vuelos VFR Especiales"
Capítulo 6, lo relativo a 6.6 "Procedimientos para las aeronaves que llegan"
Capítulo 8, "Coordinación"
Capítulo 9, "Emergencias, fallas de comunicaciones y otras contingencias"
Capítulo 13, "Fraseología".

Los factores serán evaluados en forma sucesiva, indicándose en cada etapa cuál es puntaje mínimo de aprobación que determinará el paso a las etapas superiores.

La evaluación de los/as postulantes constará de cuatro etapas que se presentan en las tablas siguientes, según los segmentos:

5.3. (P01) CARGO DE GESTIÓN – GRADO 5.

FACTOR	SUBFACTOR	CRITERIOS DE EVALUACIÓN	PUNTAJE SUBFACTOR	MÁXIMO PUNTAJE SUBFACTOR	PUNTAJE MÍNIMO DE APROBACION FACTOR	PTJE. MÍN. POND. DE APROBACIÓN FACTOR
ESTUDIOS Y CURSOS DE FORMACIÓN EDUCACIONAL Y CAPACITACIÓN (20%)	Post Título o Diploma relacionado con el desempeño esperado	Post Título o Diploma del Área de la Aeronáutica	10	20	5	0.6
		Post Título o Diploma en otra área	5			
	Curso o Taller de especialización afín realizado en el extranjero	Dos o más cursos en el extranjero	10			
		Un curso en el extranjero	5			
		Sin cursos	3			
PRUEBA DE CONOCIMIENTOS Y TEST PSICOLABORALES (20%)	Prueba De Conocimientos	Nota 7	10	20	11	2.2
		Nota entre 6.0 y 6.9	8			
		Nota entre 5.0 y 5.9	6			
		Nota de 4.9 hacia abajo	0			
	Test Psicolaborales	Recomendable	10			
		Recomendable con Observaciones	5			
		No Recomendable	0			
EXPERIENCIA LABORAL (30%)	Desempeño como Controlador de Tránsito Aéreo en Control de Área (ACC)	Más de 20 años	10	33	3	0.9
		De 10 a 20 años	5			
		Menos de 10 años	3			
	Desempeño como Controlador de Tránsito Aéreo en Control de Aproximación (APP)	Más de 10 años	10			
		De 6 a 10 años	5			
		Menos de 6 años	3			
	Desempeño como Controlador de Tránsito Aéreo en Control de Aeródromo (TWR)	Más de 10 años	10			
		De 6 a 10 años	5			
		Menos de 6 años	3			
	Experiencia Laboral en otras áreas	Experiencia Laboral en otras áreas	3			
APTITUD ESPECÍFICA PARA EL DESEMPEÑO DE LA FUNCIÓN (30%)	Inglés Nivel OACI	Nivel 5 o superior	10	27	13	3.9
		Nivel 4	5			
		Nivel 3 o menor	3			
	Entrevista de Evaluación Global	Nota 7	17			
		Nota entre 6.0 y 6.9	12			
		Nota entre 5.0 y 5.9	8			
		Nota de 4.9 hacia abajo	0			
PUNTAJE MÁXIMO PONDERADO						**26**
PUNTAJE MÍNIMO PONDERADO PARA SER CONSIDERADO/A POSTULANTE IDÓNEO/A						**7.6**

5.3.1. Etapa I: "Factor Estudios, Cursos de Formación Educacional y de Capacitación" Ponderación 20%.

Factor que se compone de los siguientes subfactores:

5.3.1.1. Subfactor: Post Título o Diploma relacionado con el desempeño esperado.

Se evaluará la pertinencia de los Post título o Diplomas del/de la candidato/a, según las características definidas en el perfil de selección, lo que será ponderado por el Comité de Selección.

Para el cálculo de este Subfactor se aplicará el siguiente puntaje:

CRITERIO	PUNTAJE
Post Título o Diploma del Área de la Aeronáutica	10
Post Título o Diploma en otra área	5

5.3.1.2. Subfactor: Curso o Taller de especialización afín realizado en el extranjero.

Se evaluarán los cursos de capacitación que tengan relación con las áreas de desempeño del cargo, lo que será ponderado por el Comité de Selección.

El/la postulante deberá presentar copia simple de los certificados que la acrediten, los que deberán indicar el nombre de la capacitación, entidad en que se efectuó y fecha de realización.

Si el/la postulante no presenta la información del modo señalado en el párrafo precedente no se evaluarán los antecedentes presentados. Por tanto, no se contabilizará el puntaje asignado al criterio correspondiente.

Para el cálculo de este Subfactor se aplicará el siguiente puntaje:

CRITERIO	PUNTAJE
Dos o más cursos en el extranjero	10
Un curso en el extranjero	5
Sin cursos	3

El puntaje mínimo de aprobación de la Etapa I es de 0.6 puntos ponderados.

5.3.2. Etapa II: "Factor Prueba De Conocimientos Y Test Psicolaborales" Ponderación 20%.

Factor que se compone de los siguientes Subfactores:

5.3.2.1. Subfactor: Prueba de Conocimientos.

La evaluación de conocimientos consiste en un control escrito, de aplicación presencial al conjunto de los/las postulantes a los cargos profesionales. Ésta será administrada por la Jefatura respectiva en cada unidad del país donde haya postulantes, y se llevará a cabo en dos horarios diferentes para permitir la participación del personal que trabaja en turnos rotativos. El día y la hora se comunicará oportunamente al correo electrónico indicado por cada candidato.

Para el cálculo de este subfactor se aplicará el siguiente puntaje:

CRITERIO	PUNTAJE
Nota 7	10
Nota entre 6.0 y 6.9	8
Nota entre 5.0 y 5.9	6
Nota de 4.9 hacia abajo	0

Si el/la postulante obtiene nota igual o inferior a 4,9, quedará excluido inmediatamente del Concurso respectivo.

5.3.2.2. Subfactor: Test Psicolaborales.

Consiste en la aplicación de una batería de test de aptitudes, que se utiliza para evaluar las competencias asociadas al perfil de selección. Los test serán administrados por la Jefatura respectiva en cada unidad del país donde haya postulantes y se llevará a cabo en dos horarios diferentes para permitir la participación del personal que trabaja en turnos rotativos. El día y la hora se comunicará oportunamente al correo electrónico indicado por cada candidato.

Producto de dicha evaluación, los candidatos serán clasificados en alguna de las siguientes categorías:

CRITERIO	PUNTAJE
Recomendable	10
Recomendable con Observaciones	5
No Recomendable	0

Si el/la postulante es considerado No Recomendable, no podrá continuar en el Proceso de Ingreso a la Planta.

El puntaje mínimo de aprobación de la Etapa II es de 2.2 puntos ponderados.

5.3.3. Etapa III: "Factor Experiencia Laboral" Ponderación 30%.

En el/o los certificado/s de experiencia laboral remitidos por los/as postulantes se contabilizará el tiempo en años y meses, expresándose en un número entero. Toda fracción igual o superior a 6 meses se aproximará a un año.

Factor que se compone de los siguientes subfactores:

5.3.3.1. Subfactor: Desempeño como Controlador de Tránsito Aéreo en Control de Área (ACC).

Se entenderá como Experiencia Laboral en el cargo de Controlador de Tránsito Aéreo en Control de Área, los años que haya ejercido en el nivel mencionado anteriormente.

La documentación que acredite la Experiencia Laboral deberá consignar claramente el período de desarrollo de las actividades en la profesión, indicando las fechas de inicio y término (mes y año).

Si el/la postulante no presenta la información del modo señalado en el párrafo precedente no se evaluarán los antecedentes presentados. Por tanto, no se contabilizará el puntaje asignado al criterio correspondiente.

Para el cálculo de este Subfactor se aplicará el siguiente puntaje:

CRITERIO	PUNTAJE
Más de 20 años	10
De 10 a 20 años	5
Menos de 10 años	3

5.3.3.2. Subfactor: Desempeño como Controlador de Tránsito Aéreo en Control de Aproximación (APP).

Se entenderá como Experiencia Laboral en el cargo de Controlador de Tránsito Aéreo en Control de Aproximación, los años que haya ejercido en el nivel mencionado anteriormente.

La documentación que acredite la Experiencia Laboral deberá consignar claramente el período de desarrollo de las actividades en la profesión, indicando las fechas de inicio y término (mes y año).

Si el/la postulante no presenta la información del modo señalado en el párrafo precedente no se evaluarán los antecedentes presentados. Por tanto, no se contabilizará el puntaje asignado al criterio correspondiente.

Para el cálculo de este Subfactor se aplicará el siguiente puntaje:

CRITERIO	PUNTAJE
Más de 10 años	10
De 6 a 10 años	5
Menos de 6 años	3

5.3.3.3. Subfactor: Desempeño como Controlador de Tránsito Aéreo en Control de Aeródromo (TWR).

Se entenderá como Experiencia Laboral en el cargo de Controlador de Tránsito Aéreo en Control de Aeródromo, los años que haya ejercido en el nivel mencionado anteriormente.

La documentación que acredite la Experiencia Laboral deberá consignar claramente el período de desarrollo de las actividades en la profesión, indicando las fechas de inicio y término (mes y año).

Si el/la postulante no presenta la información del modo señalado en el párrafo precedente no se evaluarán los antecedentes presentados. Por tanto, no se contabilizará el puntaje asignado al criterio correspondiente.

Para el cálculo de este Subfactor se aplicará el siguiente puntaje:

CRITERIO	PUNTAJE
Más de 10 años	10
De 6 a 10 años	5
Menos de 6 años	3

5.3.3.4. Subfactor: Experiencia Laboral en otras áreas.

Se entenderá como Experiencia Laboral en otras áreas, el desempeño de funciones distintas a los 3 niveles de control mencionados anteriormente.

La documentación que acredite la Experiencia Laboral deberá consignar claramente el período de desarrollo de las actividades en la profesión, indicando las fechas de inicio y término (mes y año).

Si el/la postulante no presenta la información del modo señalado en el párrafo precedente no se evaluarán los antecedentes presentados. Por tanto, no se contabilizará el puntaje asignado al criterio correspondiente.

Para el cálculo de este Subfactor se aplicará el siguiente puntaje:

CRITERIO	PUNTAJE
Experiencia Laboral en otras áreas	3

El puntaje mínimo de aprobación de la Etapa III es de 0.9 puntos ponderados.

5.3.4. Etapa IV: "Factor Aptitudes específicas para el desempeño de la función" - Ponderación 30%.

Comprende las aptitudes y condiciones especiales que son requisitos y que habilitan a los profesionales para desempeñar las funciones en Control de Tránsito Aéreo. Estas se presentan en el Subfactor Competencia Lingüística que mide el nivel de dominio del Idioma Inglés bajo la evaluación de los parámetros de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y El Subfactor Entrevista de Evaluación Global, por un comité.

5.3.4.1. Subfactor: Competencia Lingüística del Idioma Inglés.

El Subfactor Competencia Lingüística del Idioma Inglés, se evaluará según el Nivel OACI acreditado por una Entidad Certificadora de Idiomas (ECI) reconocida por la DGAC.

Este antecedente será acreditado al Comité de Selección por el Subdepartamento Servicios de Tránsito Aéreo, organismo que cuenta con los Informes emitidos por las distintas ECI, entregando un listado de los postulantes acreditando el nivel OACI de Inglés y fecha de vencimiento de cada uno.

CRITERIO	PUNTAJE
Nivel 5 o superior	10
Nivel 4	5
Nivel 3 o menor	3

5.3.4.2. Subfactor: Entrevista de Evaluación Global del postulante.

Consiste en la realización de una Entrevista, efectuada por una Comisión definida por el Comité de Selección. Pretende identificar las habilidades, conocimientos y competencias, de acuerdo al perfil de selección.

La Comisión que participe en las entrevistas, calificará en conjunto a cada entrevistado con los conceptos que más adelante se mencionan:

CRITERIO	PUNTAJE
Nota 7	17
Nota entre 6.0 y 6.9	12
Nota entre 5.0 y 5.9	8
Nota de 4.9 hacia abajo	0

El lugar y horario de las entrevistas será informado oportunamente vía correo electrónico que hayan informado en su Currículum.

Indicar que el lugar de la Entrevista de Apreciación Global, será realizada en la Ciudad de Santiago y el coste de los pasajes y alojamientos correrá por cuenta del postulante al citado cargo.

El puntaje mínimo de aprobación de la Etapa IV es de 3.9 puntos ponderados.

5.4. (P02 – P05) CARGOS GESTIÓN OPERACIONAL – GRADOS 7 Y 8.

FACTOR	SUBFACTOR	CRITERIOS DE EVALUACIÓN	PUNTAJE SUBFACTOR	PUNTAJE MÁXIMO SUBFACTOR	PUNTAJE MÍNIMO DE APROBACIÓN FACTOR	PTJE MÍN. POND. DE APROBACIÓN FACTOR
ESTUDIOS Y CURSOS DE FORMACIÓN EDUCACIONAL Y CAPACITACIÓN (20%)	Capacitación y Perfeccionamiento realizado	Cursos Control de Aproximación, Control de Área y Supervisor ATC	20	20	3	0.6
		Cursos Control de Aproximación y Control de Área	10			
		Curso Control de Aproximación	5			
		Sin cursos	3			
PRUEBA DE CONOCIMIENTOS Y TEST PSICOLABORALES (20%)	Prueba De Conocimientos	Nota 7	10	20	11	2.2
		Nota entre 6.0 y 6.9	8			
		Nota entre 5.0 y 5.9	6			
		Nota de 4.9 hacia abajo	0			
	Test Psicolaborales	Recomendable	10			
		Recomendable con Observaciones	5			
		No Recomendable	0			
EXPERIENCIA LABORAL (40%)	Desempeño como Contralor de Tránsito Aéreo en Control de Área (ACC)	Más de 10 años	10	33	3	1.2
		De 6 a 10 años	5			
		Menos de 6 años	3			
	Desempeño como Contralor de Tránsito Aéreo en Control de Aproximación (APP)	Más de 10 años	10			
		De 6 a 10 años	5			
		Menos de 6 años	3			
	Desempeño como Contralor de Tránsito Aéreo en Control de Aeródromo (TWR)	Más de 10 años	10			
		De 6 a 10 años	5			
		Menos de 6 años	3			
	Experiencia Laboral en otras áreas	Experiencia Laboral en otras áreas	3			
APTITUD ESPECÍFICA PARA EL DESEMPEÑO DE LA FUNCIÓN (20%)	Inglés Nivel OACI	Nivel 5 o superior	12	27	23	4.6
		Nivel 4	8			
		Nivel 3 y menor	5			
	Licencia Aeronáutica de Controlador de Tránsito Aéreo	Tener o haber tenido Licencia Aeronáutica vigente dentro de los dos últimos años	15			
		Licencia Aeronáutica no ha estado vigente hace más de dos años	0			
PUNTAJE MÁXIMO PONDERADO						**26,6**
PUNTAJE MÍNIMO PONDERADO PARA SER CONSIDERADO/A POSTULANTE IDÓNEO/A						**8,6**

5.4.1. Etapa I: Factor "Estudios, Cursos de Formación Educacional y de Capacitación" Ponderación 20%.

Factor que se compone del siguiente subfactor:

5.4.1.1. Subfactor: Capacitación y Perfeccionamiento realizado.

Se evaluarán los cursos de capacitación que tengan relación con las áreas de desempeño del cargo, lo que será ponderado por el Comité de Selección.

Se considerará los cursos de capacitación y perfeccionamiento de "Habilitación en Control de Aproximación" y/o "Habilitación en Control Radar" y/o "Habilitación en Control de Área" y/o "Supervisor ATC", o equivalentes aprobados.

Los cursos equivalentes serán:

- Curso Control de Tránsito Aéreo de Aeródromo y Aproximación.
- Curso Control de Aproximación Radar.
- Curso Control de Área Radar.

El postulante deberá presentar copia simple de los certificados que la acrediten, los que deberán indicar el nombre de la capacitación, entidad en que se efectuó y fecha de realización.

Si el/la postulante no presenta la información del modo señalado en el párrafo precedente no se evaluarán los antecedentes presentados. Por tanto, no se contabilizará el puntaje asignado al criterio correspondiente.

Para el cálculo de este Subfactor se aplicará el siguiente puntaje:

CRITERIO	PUNTAJE
Cursos Control de Aproximación, Control de Área y Supervisor ATC	20
Cursos Control de Aproximación y Control de Área	10
Curso Control de Aproximación	5
Sin Cursos	3

El puntaje mínimo de aprobación de la Etapa I es de 0.6 puntos ponderados.

5.4.2. Etapa II: "Factor Prueba de Conocimientos Y Test Psicolaborales" Ponderación 20%.

Factor que se compone de los siguientes subfactores:

5.4.2.1. Subfactor: Prueba de Conocimientos.

La evaluación de conocimientos consiste en un control escrito, de aplicación presencial al conjunto de los postulantes a los cargos profesionales. Está será administrada por la Jefatura respectiva en cada unidad del país donde hayan postulante y se llevará a cabo en dos horarios diferentes para permitir la participación del personal que trabaja en turnos rotativos. El día y la hora se comunicará oportunamente al correo electrónico indicado por cada candidato.

Para el cálculo de este subfactor se aplicará el siguiente puntaje:

CRITERIO	PUNTAJE
Nota 7	10
Nota entre 6.0 y 6.9	8
Nota entre 5.0 y 5.9	6
Nota de 4.9 hacia abajo	0

Si el/la postulante obtiene nota igual o inferior a 4,9, queda excluido inmediatamente del Concurso respectivo.

5.4.2.2. Subfactor: Test Psicolaborales.

Consiste en la aplicación de una batería de Test de aptitudes, que se utiliza para evaluar las competencias asociadas al perfil de selección. Los Test serán administrados por la Jefatura respectiva en cada unidad del país donde haya postulantes y se llevará a cabo en dos horarios diferentes para permitir la participación del personal que trabaja en turnos rotativos. El día y la hora se comunicará oportunamente al correo electrónico indicado por cada candidato.

Producto de dicha evaluación, los candidatos serán clasificados en alguna de las siguientes categorías:

CRITERIO	PUNTAJE
Recomendable	10
Recomendable con Observaciones	5
No Recomendable	0

Si el/la postulante es considerado No Recomendable, no puede continuar en el Proceso de Ingreso a la Planta.

El puntaje mínimo de aprobación de la Etapa II es de 2.2 puntos ponderados.

5.4.3. Etapa III: Factor "Experiencia Laboral" Ponderación 30%.

En el (o los) certificado(s) de experiencia laboral remitidos por los/as postulantes se contabilizará el tiempo en años y meses, expresándose en un número entero. Toda fracción igual o superior a 6 meses se aproximará a un año.

Factor que se compone de los siguientes subfactores:

5.4.3.1. Subfactor: Desempeño como Controlador de Tránsito Aéreo en Control de Área (ACC).

Se entenderá como Experiencia Laboral en el cargo de Controlador de Tránsito Aéreo en Control de Área, los años que haya ejercido en el nivel mencionado anteriormente.

La documentación que acredite la Experiencia Laboral deberá consignar claramente el período de desarrollo de las actividades en la profesión, indicando las fechas de inicio y término (mes y año).

Si el/la postulante no presenta la información del modo señalado en el párrafo precedente no se evaluarán los antecedentes presentados. Por tanto, no se contabilizará el puntaje asignado al criterio correspondiente.

Para el cálculo de este Subfactor se aplicará el siguiente puntaje:

CRITERIO	PUNTAJE
Más de 10 años	10
De 6 a 10 años	5
Menos de 6 años	3

5.4.3.2. Subfactor: Desempeño como Controlador de Tránsito Aéreo en Control de Aproximación (APP).

Se entenderá como Experiencia Laboral en el cargo de Controlador de Tránsito Aéreo en Control de Aproximación, los años que haya ejercido en el nivel mencionado anteriormente.

La documentación que acredite la Experiencia Laboral deberá consignar claramente el período de desarrollo de las actividades en la profesión, indicando las fechas de inicio y término (mes y año).

Si el/la postulante no presenta la información del modo señalado en el párrafo precedente no se evaluarán los antecedentes presentados. Por tanto, no se contabilizará el puntaje asignado al criterio correspondiente.

Para el cálculo de este Subfactor se aplicará el siguiente puntaje:

CRITERIO	PUNTAJE
Más de 10 años	10
De 6 a 10 años	5
Menos de 6 años	3

5.4.3.3. Subfactor: Desempeño como Controlador de Tránsito Aéreo en Control de Aeródromo (TWR).

Se entenderá como Experiencia Laboral en el cargo de Controlador de Tránsito Aéreo en Control de Aeródromo, los años que haya ejercido en el nivel mencionado anteriormente.

La documentación que acredite la Experiencia Laboral deberá consignar claramente el período de desarrollo de las actividades en la profesión, indicando las fechas de inicio y término (mes y año).

Si el/la postulante no presenta la información del modo señalado en el párrafo precedente no se evaluarán los antecedentes presentados. Por tanto, no se contabilizará el puntaje asignado al criterio correspondiente.

Para el cálculo de este Subfactor se aplicará el siguiente puntaje:

CRITERIO	PUNTAJE
Más de 10 años	10
De 6 a 10 años	5
Menos de 6 años	3

5.4.3.4. Subfactor: Experiencia Laboral en otras áreas.

Se entenderá como Experiencia Laboral en otras áreas, el desempeño de funciones distintas a los 3 niveles de control mencionados anteriormente.

La documentación que acredite la Experiencia Laboral deberá consignar claramente el período de desarrollo de las actividades en la profesión, indicando las fechas de inicio y término (mes y año).

Si el/la postulante no presenta la información del modo señalado en el párrafo precedente no se evaluarán los antecedentes presentados. Por tanto, no se contabilizará el puntaje asignado al criterio correspondiente.

Para el cálculo de este Subfactor se aplicará el siguiente puntaje:

CRITERIO	PUNTAJE
Experiencia Laboral en otras áreas	3

El puntaje mínimo de aprobación de la Etapa III es de 1.2 puntos ponderados.

5.4.4. Etapa IV: Factor "Aptitudes específicas para el desempeño de la función" - Ponderación 30%.

Comprende las aptitudes y condiciones especiales que son requisitos y que habilitan a los profesionales para desempeñar las funciones en Control de Tránsito Aéreo. Estas se presentan en el Subfactor Competencia Lingüística que mide el nivel de dominio del Idioma Inglés bajo la evaluación de los parámetros de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y El Subfactor Licencia Aeronáutica de Controlador de Tránsito Aéreo.

5.4.4.1. Subfactor: Competencia Lingüística del Idioma Inglés.

El Subfactor Competencia Lingüística del Idioma Inglés, se evaluará según el Nivel OACI acreditado por una Entidad Certificadora de Idiomas (ECI) reconocida por la DGAC.

Este antecedente será acreditado al Comité de Selección por el Subdepartamento Servicios de Tránsito Aéreo, organismo que cuenta con los Informes emitidos por las distintas ECI, entregando un listado de los postulantes acreditando el nivel OACI de Inglés y fecha de vencimiento de cada uno.

CRITERIO	PUNTAJE
Nivel 5 o superior	12
Nivel 4	8
Nivel 3 o menor	5

5.4.4.2. Subfactor: Licencia Aeronáutica de Controlador de Tránsito Aéreo.

El Subfactor Licencia Aeronáutica, se evaluará considerando si la Licencia Aeronáutica de Controlador de Tránsito Aéreo está o estuvo vigente dentro de los dos (2) últimos años a la fecha del cierre de las postulaciones (15.nov.2017).

El Comité de Selección podrá solicitar al Subdepartamento de Licencias, perteneciente al Departamento de Seguridad Operacional, para corroborar la documentación entregada por el postulante, información sobre la fecha de vencimiento de cada Licencia Aeronáutica. Información disponible en el Sistema de Licencias Aeronáuticas (SIPA).

CRITERIO	PUNTAJE
Tener o haber tenido Licencia Aeronáutica vigente dentro de los dos últimos años	15
Licencia Aeronáutica no ha estado vigente hace más de dos años	0

El puntaje mínimo de aprobación de la Etapa IV es de 4,6 puntos ponderados.

5.5. (P06 – P08) CARGOS OPERATIVOS – GRADOS 8 Y 9.

FACTOR	SUBFACTOR	CRITERIOS DE EVALUACIÓN	PUNTAJE SUBFACTOR	PUNTAJE MÁXIMO FACTOR	PUNTAJE MÍNIMO DE APROBACIÓN FACTOR	PTJE. MÍN. POND. DE APROBACIÓN FACTOR
ESTUDIOS Y CURSOS DE FORMACIÓN EDUCACIONAL Y CAPACITACIÓN (20%)	Capacitación y Perfeccionamiento realizado	Cursos Control de Aproximación, Control Radar y Control de Área	20	20	3	0.6
		Cursos Control de Aproximación y Control Radar.	10			
		Curso Control de Aproximación	5			
		Sin cursos	3			
PRUEBA DE CONOCIMIENTOS Y TEST PSICOLABORALES (20%)	Prueba De Conocimientos	Nota 7	10	20	11	2.2
		Nota entre 6.0 y 6.9	8			
		Nota entre 5.0 y 5.9	6			
		Nota de 4.9 hacia abajo	0			
	Test Psicolaborales	Recomendable	10			
		Recomendable con Observaciones	5			
		No Recomendable	0			
EXPERIENCIA LABORAL (40%)	Desempeño como Contralor de Tránsito Aéreo en Control de Área (ACC)	Más de 10 años	10	33	3	1.2
		De 6 a 10 años	5			
		Menos de 6 años	3			
	Desempeño como Contralor de Tránsito Aéreo en Control de Aproximación (APP)	Más de 10 años	10			
		De 6 a 10 años	5			
		Menos de 6 años	3			
	Desempeño como Contralor de Tránsito Aéreo en Control de Aeródromo (TWR)	Más de 10 años	10			
		De 6 a 10 años	5			
		Menos de 6 años	3			
	Experiencia Laboral en otras áreas	Experiencia Laboral en otras áreas	3			
APTITUD ESPECÍFICA PARA EL DESEMPEÑO DE LA FUNCIÓN (20%)	Inglés Nivel OACI	Nivel 5 o superior	12	27	23	4,6
		Nivel 4	8			
		Nivel 3 o menor	5			
	Licencia Aeronáutica de Controlador de Tránsito Aéreo	Tener o haber tenido Licencia Aeronáutica vigente dentro de los dos últimos años	15			
		Licencia Aeronáutica no ha estado vigente hace más de dos años	0			
PUNTAJE MÁXIMO PONDERADO						**26,6**
PUNTAJE MÍNIMO PONDERADO PARA SER CONSIDERADO/A POSTULANTE IDÓNEO/A						**8.6**

5.5.1. Etapa I: Factor "Estudios, Cursos de Formación Educacional y de Capacitación" Ponderación 20%.

Factor que se compone del siguiente subfactor:

5.5.1.1. Subfactor: Capacitación y perfeccionamiento realizado.

Se evaluarán los cursos de capacitación que tengan relación con las áreas de desempeño del cargo, lo que será ponderado por el Comité de Selección.

Se considerará los Cursos de Capacitación y Perfeccionamiento de "Habilitación en Control de Aproximación" y/o "Habilitación en Control Radar" y/o "Habilitación en Control de Área" y/o "Supervisor ATC", o equivalentes aprobados.

Los cursos equivalentes serán:

- Curso Control de Tránsito Aéreo de Aeródromo y Aproximación.
- Curso Control de Aproximación Radar.
- Curso Control de Área Radar.

El/la postulante deberá presentar copia simple de los certificados que la acrediten, los que deberán indicar el nombre de la capacitación, entidad en que se efectuó y fecha de realización.

Si el/la postulante no presenta la información del modo señalado en el párrafo precedente no se evaluarán los antecedentes presentados. Por tanto, no se contabilizará el puntaje asignado al criterio correspondiente.

Para el cálculo de este Subfactor se aplicará el siguiente puntaje:

CRITERIO	PUNTAJE
Cursos Control de Aproximación, Control Radar y Control de Área	20
Cursos Control de Aproximación y Control Radar.	10
Curso Control de Aproximación	5
Sin Cursos	3

El puntaje mínimo de aprobación de la Etapa I es de 0.6 puntos ponderados.

5.5.2. Etapa II: Factor "Prueba De Conocimientos Y Test Psicolaborales" Ponderación 20%.

Factor que se compone de los siguientes subfactores:

5.5.2.1. Subfactor: Prueba de Conocimientos.

La evaluación de conocimientos consiste en un control escrito, de aplicación presencial al conjunto de los postulantes a los cargos profesionales.

Para el cálculo de este subfactor se aplicará el siguiente puntaje:

CRITERIO	PUNTAJE
Nota 7	10
Nota entre 6.0 y 6.9	8
Nota entre 5.0 y 5.9	6
Nota de 4.9 hacia abajo	0

Si el/la postulante obtiene nota igual o inferior a 4,9, queda excluido inmediatamente del Concurso respectivo.

5.5.2.2. Subfactor: Test Psicolaborales.

Consiste en la aplicación de una batería de Test de aptitudes, que se utiliza para evaluar las competencias asociadas al perfil de selección. Los Test serán administrados por la Jefatura respectiva en cada unidad del país donde haya postulante, Esta se llevara a cabo en dos horarios diferentes para permitir la participación del personal que trabaja en turnos rotativos. El día y la hora se comunicará oportunamente al correo electrónico indicado por cada candidato.

Producto de dicha evaluación, los candidatos serán clasificados en alguna de las siguientes categorías:

CRITERIO	PUNTAJE
Recomendable	10
Recomendable con Observaciones	5
No Recomendable	0

Si el/la postulante es considerado No Recomendable, no puede continuar en el Proceso de Ingreso a la Planta.

El puntaje mínimo de aprobación de la Etapa II es de 2.2 puntos ponderados.

5.5.3. Etapa III: Factor "Experiencia Laboral" Ponderación 30%.

En el/o los certificado/s de experiencia laboral remitidos por los/as postulantes se contabilizará el tiempo en años y meses, expresándose en un número entero. Toda fracción igual o superior a 6 meses se aproximará a un año.

Factor que se compone de los siguientes subfactores:

5.5.3.1. Subfactor: Desempeño como Controlador de Tránsito Aéreo en Control de Área (ACC).

Se entenderá como Experiencia Laboral en el cargo de Controlador de Tránsito Aéreo en Control de Área, los años que haya ejercido en el nivel mencionado anteriormente.

La documentación que acredite la Experiencia Laboral deberá consignar claramente el período de desarrollo de las actividades en la profesión, indicando las fechas de inicio y término (mes y año).

Si el/la postulante no presenta la información del modo señalado en el párrafo precedente no se evaluarán los antecedentes presentados. Por tanto, no se contabilizará el puntaje asignado al criterio correspondiente.

Para el cálculo de este Subfactor se aplicará el siguiente puntaje:

CRITERIO	PUNTAJE
Más de 10 años	10
De 6 a 10 años	5
Menos de 6 años	3

5.5.3.2. Subfactor: Desempeño como Controlador de Tránsito Aéreo en Control de Aproximación (APP).

Se entenderá como Experiencia Laboral en el cargo de Controlador de Tránsito Aéreo en Control de Aproximación, los años que haya ejercido en el nivel mencionado anteriormente.

La documentación que acredite la Experiencia Laboral deberá consignar claramente el período de desarrollo de las actividades en la profesión, indicando las fechas de inicio y término (mes y año).

Si el/la postulante no presenta la información del modo señalado en el párrafo precedente no se evaluarán los

antecedentes presentados. Por tanto, no se contabilizará el puntaje asignado al criterio correspondiente.

Para el cálculo de este Subfactor se aplicará el siguiente puntaje:

CRITERIO	PUNTAJE
Más de 10 años	10
De 6 a 10 años	5
Menos de 6 años	3

5.5.3.3. Subfactor: Desempeño como Controlador de Tránsito Aéreo en Control de Aeródromo (TWR).

Se entenderá como Experiencia Laboral en el cargo de Controlador de Tránsito Aéreo en Control de Aeródromo, los años que haya ejercido en el nivel mencionado anteriormente.

La documentación que acredite la Experiencia Laboral deberá consignar claramente el período de desarrollo de las actividades en la profesión, indicando las fechas de inicio y término (mes y año).

Si el/la postulante no presenta la información del modo señalado en el párrafo precedente no se evaluarán los antecedentes presentados. Por tanto, no se contabilizará el puntaje asignado al criterio correspondiente.

Para el cálculo de este Subfactor se aplicará el siguiente puntaje:

CRITERIO	PUNTAJE
Más de 10 años	10
De 6 a 10 años	5
Menos de 6 años	3

5.5.3.4. Subfactor: Experiencia Laboral en otras áreas.

Se entenderá como Experiencia Laboral en otras áreas, el desempeño de funciones distintas a los 3 niveles de control mencionados anteriormente.

La documentación que acredite la Experiencia Laboral deberá consignar claramente el período de desarrollo de las actividades en la profesión, indicando las fechas de inicio y término (mes y año).

Si el/la postulante no presenta la información del modo señalado en el párrafo precedente no se evaluarán los

antecedentes presentados. Por tanto, no se contabilizará el puntaje asignado al criterio correspondiente.

Para el cálculo de este Subfactor se aplicará el siguiente puntaje:

CRITERIO	PUNTAJE
Experiencia Laboral en otras áreas	3

El puntaje mínimo de aprobación de la Etapa III es de 1.2 puntos ponderados.

5.5.4. Etapa IV: Factor "Aptitudes específicas para el desempeño de la función" - Ponderación 30%.

Comprende las aptitudes y condiciones especiales que son requisitos y que habilitan a los profesionales para desempeñar las funciones en Control de Tránsito Aéreo. Estas se presentan en el Subfactor Competencia Lingüística que mide el nivel de dominio del Idioma Inglés bajo la evaluación de los parámetros de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y El Subfactor Licencia Aeronáutica de Controlador de Tránsito Aéreo.

5.5.4.1. Subfactor: Competencia Lingüística del Idioma Inglés.

El Subfactor Competencia Lingüística del Idioma Inglés, se evaluará según el Nivel OACI acreditado por una Entidad Certificadora de Idiomas (ECI) reconocida por la DGAC.

Este antecedente será acreditado al Comité de Selección por el Subdepartamento Servicios de Tránsito Aéreo, organismo que cuenta con los Informes emitidos por las distintas ECI, entregando un listado de los postulantes acreditando el nivel OACI de Inglés y fecha de vencimiento de cada uno.

CRITERIO	PUNTAJE
Nivel 5 o superior	12
Nivel 4	8
Nivel 3 o menor	5

5.5.4.2. Subfactor: Licencia Aeronáutica de Controlador de Tránsito Aéreo.

El Subfactor Licencia Aeronáutica, se evaluará considerando si la Licencia Aeronáutica de Controlador de Tránsito Aéreo está o estuvo vigente dentro de los dos (2) últimos años a la fecha del cierre de las postulaciones (15.nov.2017).

El Comité de Selección podrá solicitar al Subdepartamento de Licencias, perteneciente al Departamento de Seguridad Operacional, para corroborar la documentación entregada por el postulante, información sobre la fecha de vencimiento de cada Licencia Aeronáutica. Información disponible en el Sistema de Licencias Aeronáuticas (SIPA).

CRITERIO	PUNTAJE
Tener o haber tenido Licencia Aeronáutica vigente dentro de los dos últimos años	15
Licencia Aeronáutica no ha estado vigente hace más de dos años	0

El puntaje mínimo de aprobación de la Etapa IV es de 4,6 puntos ponderados.

VI. ACTAS DEL COMITÉ DE SELECCIÓN

El Comité de Selección, desde su constitución hasta el cierre del Concurso, deberá levantar Acta de cada una de sus sesiones, en las cuales se dejará constancia de sus acuerdos. Las Actas deberán contener la información necesaria para que cada participante del Concurso pueda verificar el cumplimiento cabal de las bases y la pertinencia, en cuanto a su relación con los requerimientos del cargo, de los antecedentes tomados en consideración, así como las pruebas aplicadas y sus pautas de respuesta.

VII. SOBRE LA SELECCIÓN

Esta etapa del proceso está regulada por los Artículos 60 y 61 del Decreto Supremo Nº 69/2004 del Ministerio de Hacienda, Reglamento de Concursos del Estatuto Administrativo.

La evaluación se llevará a cabo, en este caso, en formas sucesivas de acuerdo al orden de los factores establecidos en las Bases y se orientará a medir los distintos Factores y Subfactores que habilitan a un/a postulante apto para el cargo, por lo que cada etapa conlleva un puntaje mínimo para pasar a la siguiente etapa. El/la postulante que no reúna dicho puntaje no continuará en el proceso del Concurso, aun cuando subsistan vacantes.

La provisión de los cargos vacantes procederá, en primer término, con el personal de planta que haya participado en el Concurso y obtenido los mejores puntajes, en orden decreciente, hasta completar con todos los postulantes idóneos de la planta.

En caso de producirse empate respecto de los puntajes obtenidos y de no haber vacantes suficientes, los/as funcionarios/as serán designados conforme al mayor

puntaje obtenido en el Factor "Experiencia Laboral", y, de mantenerse esta igualdad, la nota obtenida en la prueba de conocimientos, y, finalmente, de mantenerse esta igualdad, decidirá el Director General de Aeronáutica Civil.

Independientemente del cargo que se adjudique la/o las persona/s que sea/n seleccionada/s en este concurso, el Director General podrá disponer de la destinación según las necesidades del servicio.

VIII. NOTIFICACIÓN Y CIERRE DEL PROCESO

Todas las notificaciones serán personales o por carta certificada y serán practicadas por el Jefe Superior del Servicio, dentro de los treinta (30) días siguientes a la conclusión del Concurso.

La notificación por carta certificada al/a la postulante seleccionado, se dirigirá al domicilio del/de la postulante que registre en el Servicio y se entenderá practicada al tercer (3) día de expedida la carta.

También se notificará mediante correo electrónico, a la cuenta que el postulante haya indicado en su Ficha de Postulación y Curriculum Vitae.

8.1. Aceptación o Rechazo del cargo.

Una vez practicadas las notificaciones con los resultados del Concurso, cada postulante seleccionado/a deberá manifestar su aceptación al cargo, ante el Director General, dentro del plazo de cinco (5) días hábiles contados desde la notificación. Si así no lo hiciere, el Jefe Superior del Servicio nombrará al/a la funcionario/a con el segundo mayor puntaje y así sucesivamente hasta completar los/as postulantes que hubieren alcanzado los puntajes de aprobación.

Si no hubiere postulantes al cargo para los cuales se llamó a concursar o ninguno de ellos hubiere alcanzado el puntaje mínimo de aprobación, el Concurso será declarado Total o Parcialmente Desierto, según corresponda. En tal caso, el Jefe Superior del Servicio podrá llamar a un nuevo Concurso.

8.2. Fecha en que se resolverá el Concurso.

El Concurso se resolverá a más tardar en 65 días hábiles desde el día de la publicación del Concurso en la Página Web Institucional e Intranet Institucional, siempre y cuando no exista una ampliación en los plazos estipulados en dichas Bases.

El Director General emitirá las resoluciones que procedan con los nuevos nombramientos, los cuales comenzarán a regir a partir de la fecha en que

quede totalmente tramitado el acto administrativo que los dispone.

El Departamento de Recursos Humanos, publicará los resultados del concurso en la Intranet Institucional.

Los/as postulantes que fundadamente observen reparos al proceso, tendrán derecho a reclamar ante la Contraloría General de la República, en los términos que establece el Artículo N°160 del texto refundido, coordinado y sistematizado de la Ley N°18.834, fijado por el DFL N° 29/2004, del Ministerio de Hacienda.

ANEXO 1
FICHA DE POSTULACIÓN
POSTULACIÓN CONCURSO INGRESO A LA PLANTA 2017

ANTECEDENTES DEL POSTULANTE

APELLIDO PATERNO	APELLIDO MATERNO
CORREO ELECTRÓNICO AUTORIZADO PARA EL PRESENTE CONCURSO	

TELÉFONO PARTICULAR	TELÉFONO MÓVIL	OTROS TELÉFONOS DE CONTACTO
DIRECCIÓN PARTICULAR		

IDENTIFICACIÓN DE LA POSTULACIÓN

CÓDIGO	CARGO	GRADO

Señale si presenta alguna discapacidad que le produzca impedimento o dificultad en la aplicación de los instrumentos de selección que se le administrarán:(marque con una X).

SI_____	NO ____
SI LA RESPUESTA ES SI, FAVOR INDIQUE:	

La presente postulación implica mi aceptación íntegra de las Bases del presente llamado a Concurso, a las cuales me someto desde ya.
Declaro, asimismo, mi disponibilidad real para desempeñarme en la Dirección General de Aeronáutica Civil.

_____
Firma

Lugar y Fecha: _____

ANEXO N° 2
CURRICULUM VITAE
POSTULACIÓN CONCURSO INGRESO A LA PLANTA 2017

1. ANTECEDENTES PERSONALES

APELLIDO PATERNO	APELLIDO MATERNO
RUT	**CORREO ELECTRÓNICO**
UNIDAD DE DESEMPEÑO ACTUAL	**CIUDAD**

2. TÍTULO PROFESIONAL

TITULO			
FECHA DE TITULACIÓN (DIA/MES/AÑO)			

3. CURSOS

NOMBRE CURSO					
DESDE		HASTA		CIUDAD	N° DE HORAS
MES	AÑO	MES	AÑO		

NOMBRE CURSO					
DESDE		HASTA		CIUDAD	N° DE HORAS
MES	AÑO	MES	AÑO		

NOMBRE CURSO					
DESDE		HASTA		CIUDAD	N° DE HORAS
MES	AÑO	MES	AÑO		

4. ANTIGÜEDAD

CALIDAD JURIDICA Y AÑOS DE SERVICIO (SEGÚN CORRESPONDA)

PLANTA				A CONTRATA			
INGRESO AL SERVICIO	DÍA	MES	AÑO	INGRESO AL SERVICIO	DÍA	MES	AÑO

5. EXPERIENCIA LABORAL EN DGAC

FUNCIÓN	DESDE	HASTA	TOTAL TIEMPO
Ha desempeñado funciones en Control de Aeródromo, Control de Aproximación y Control de Área.			
Ha desempeñado funciones en Control de Aeródromo y en Control de Aproximación.			
Ha desempeñado funciones solo en Control de Aeródromo.			

6. EXPERIENCIA LABORAL EN OTRAS INSTITUCIONES

INSTITUCIÓN Y CARGO:			
FUNCIÓN	DESDE	HASTA	TOTAL TIEMPO

7. LICENCIA AERONÁUTICA DE CONTROLADOR DE TRÁNSITO AÉREO

LICENCIA AERONÁUTICA	SI/NO	DESDE	HASTA
Licencia Vigente			
Licencia temporalmente suspendida			
Licencia vencida			

8. COMPETENCIA LINGÜÍSTICA EN INGLÉS

NIVEL OACI	
VENCIMIENTO	
ENTIDAD CERTIFICADORA DE IDIOMAS	

_____

Firma

ANEXO 3
DECLARACIÓN JURADA SIMPLE

NOMBRES	APELLIDOS
RUN	

Declaro bajo juramento lo siguiente:

- Tener salud compatible con el desempeño del cargo (Artículo 12 letra c), del Estatuto Administrativo).
- No haber cesado en un cargo público como consecuencia de haber obtenido una calificación deficiente, o por medida disciplinaria, en los últimos cinco años (Artículo 12 letra e), del Estatuto Administrativo).
- No estar inhabilitado para el ejercicio de funciones o cargos públicos, ni hallarme condenado por crimen o simple delito (Artículo 12 letra f), del Estatuto Administrativo).
- No estar afecto a las inhabilidades administrativas señaladas en el Artículo 54 del DFL N°1/19.653 de 2000 del Ministerio Secretaría General de la Presidencia, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la Ley N° 18.575, Orgánica Constitucional de Bases Generales de la Administración del Estado, esto es:
  - i. Tener vigentes o suscribir, por sí o por terceros, contratos o cauciones ascendientes a 200 UTM o más, con el Servicio.
  - ii. Tener litigios pendientes con el Servicio, a menos que se refieran al ejercicio de derechos propios, de su cónyuge, hijos, adoptados o parientes hasta el tercer grado de consanguinidad y segundo de afinidad inclusive.
  - iii. Ser director, administrador, representante o socio titular del 10% o más de los derechos de cualquier clase de sociedad, cuando ésta tenga contratos o cauciones vigentes ascendientes a 200 UTM o más, o litigios pendientes con el Servicio.
  - iv. Ser cónyuge, hijo, adoptado o pariente hasta el tercer grado de consanguinidad o segundo por afinidad inclusive de las autoridades y de los/as funcionarios/as directivos de la Dirección General de Aeronáutica Civil, hasta el nivel de Jefe/a de Departamento inclusive.

Para Constancia.

_____

Firma

Lugar y Fecha: _____

ANEXO 4
CERTIFICADO EXPERIENCIA LABORAL

Quien suscribe, certifica que_____, RUT_____, se ha desempeñado, en los cargos y funciones específicas que más abajo se detallan, durante el tiempo que se indica.

FUNCIÓN	DESDE	HASTA	TOTAL TIEMPO
Ha desempeñado funciones en Control de Aeródromo, Control de Aproximación y Control de Área.			
Ha desempeñado funciones en Control de Aeródromo y en Control de Aproximación.			
Ha desempeñado funciones solo en Control de Aeródromo.			

Se extiende el presente certificado, que tiene el carácter de declaración jurada simple, a solicitud de dicho/a postulante, para los fines de acreditar experiencia específica, antecedente que servirá de base para evaluar su postulación a Concurso.

FIRMA Y TIMBRE JEFATURA: _____

NOMBRE: _____

RUT: _____

TELÉFONO DE CONTACTO _____

Lugar y Fecha_____

ANEXO 5
PERFILES DE CARGO

1. JEFE DE LA SECCIÓN NORMAS Y DESARROLLO (P01)

PROPÓSITO DEL CARGO
Apoyar la gestión del subdepartamento de servicios de tránsito aéreo (ATS) en proyectos de desarrollo para optimizar la provisión de los servicios asociados.
FUNCIONES PRINCIPALES
1.- Administrar y gestionar los recursos humanos, materiales, financieros e informáticos bajo su responsabilidad. 2.- Ejercer un control jerárquico permanente del funcionamiento de los órganos y de la actuación del personal de su dependencia. 3.- Velar permanentemente por el cumplimiento de los planes, programas y la aplicación de las normas dentro del ámbito de sus atribuciones. 4.- Proponer y mantener actualizada, en conjunto con el área especializada, la reglamentación para la provisión de los servicios asociados. 5.- Revisar y analizar las propuestas de enmiendas aprobadas por la OACI a las normas y métodos recomendados, evaluando su aplicabilidad en el ámbito nacional. 6.- Proponer los criterios técnicos y operativos a ser utilizados en la confección y/o actualización del Plan Nacional de Navegación Aérea.
CONDICIONES DE TRABAJO
1.- Normales de oficina.
EQUIPOS UTILIZADOS
Computador.

2. JEFE DE LA OFICINA SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO (P02 Y P04)

PROPÓSITO DEL CARGO
Gestionar la provisión de los servicios de tránsito aéreo en la unidad correspondiente y ejercer la supervisión operativa de las dependencias de los servicios de tránsito aéreo en el área de su jurisdicción.
FUNCIONES PRINCIPALES
1.- Administrar y gestionar los recursos humanos, materiales, financieros e informáticos bajo su responsabilidad. 2.- Ejercer un control jerárquico permanente del funcionamiento de los órganos y de la actuación del personal de su dependencia. 3.- Velar permanentemente por el cumplimiento de los planes, programas y la aplicación de las normas dentro del ámbito de sus atribuciones. 4.- Controlar que la entrega de servicios aeroportuarios, servicios de tránsito aéreo, servicio móvil aeronáutico y servicios meteorológicos en el espacio aéreo y área de su jurisdicción, cumpla la normativa vigente en las dependencias ATS. * 5.- Definir, proponer y controlar la ejecución del programa de entrenamiento en terreno anual para el personal de los servicios de tránsito aéreo. 6.- Supervisar que la notificación de emergencias y/o incidentes de aviación a los organismos pertinentes sea de acuerdo a la normativa vigente. 7.- Evaluar y controlar la autorización de solicitudes de vuelos regulares y no regulares dentro del área de su jurisdicción. 8.- Controlar la correcta ejecución de los programas de mantenimiento preventivo y correctivo del equipamiento de servicios de tránsito aéreo. 9.- Supervisar la elaboración y envío oportuno de los informes mensuales de actividades ATS por cada dependencia de control.
CONDICIONES DE TRABAJO
1.- Normales de oficina. 2.- Disponible para llamadas fuera del horario laboral.
EQUIPOS UTILIZADOS
Computador, Radio VHF, Celular.
OTROS
* Estas funciones aplicarán de acuerdo a la unidad y los procedimientos locales. Podría requerir implementos de seguridad especiales para temperaturas extremas, de acuerdo a condiciones climáticas del entorno en donde se desempeña.

3. SUPERVISOR ATC (P03 Y P05)

PROPÓSITO DEL CARGO
Gestionar las actividades operacionales en la dependencia ATC para la provisión de los servicios de tránsito aéreo.
FUNCIONES PRINCIPALES
1.- Coordinar y regular la afluencia de tráfico entre las posiciones de control y entre éstas y las dependencias ATC adyacentes. 2.- Controlar y disponer el cumplimiento de las medidas pertinentes en situaciones de emergencia. 3.- Disponer la consolidación de posiciones de control cuando las condiciones de tránsito lo permitan. 4.- Disponer la activación de posiciones de control cuando las condiciones de tránsito lo requieran. 5.- Disponer la rotación del personal de turno en los puestos de trabajo. 6.- Realizar verificaciones frecuentes de la presentación de datos y canales de comunicaciones. 7.- Dar cuenta al Encargado de Operaciones o al Jefe de la Dependencia sobre los cambios el estado de funcionamiento de equipos, instalaciones, infracciones, reclamos, sucesos, incidentes y cualquier otro aspecto operativo. 8.- Efectuar labores de control para mantener su habilitación vigente. 9.- Designar al personal en los puestos de trabajo que estime más conveniente en conformidad a su habilitación y nivel de competencia. 10.- Mantener actualizado el Libro de Novedades durante el turno.
CONDICIONES DE TRABAJO
El trabajo se desarrolla en turnos rotativos.
EQUIPOS UTILIZADOS
Computador, Celular.
OTROS
Sistema de Franjas de Progreso de Vuelo Electrónicas (FPVE), Sistema de Visualización de Tráfico (VITRO), Sistema de Visualización de Tráfico en Superficie (RADAR)

4.- CONTROLADOR DE TRÁNSITO AÉREO DE ÁREA (P06)

PROPÓSITO DEL CARGO
Proporcionar servicio de control de área a los vuelos controlados que operen en fase de ruta.
FUNCIONES PRINCIPALES
1.- Mantener un flujo seguro, ordenado, expedito y eficiente de las aeronaves que operan en las fases de rutas (aerovías), aplicando los procedimientos de control de área. 2.- Prevenir colisiones entre aeronaves en las áreas de control de su jurisdicción. 3.- Proporcionar información útil para la marcha segura y eficaz de los vuelos. 4.- Notificar a los organismos pertinentes respecto a las aeronaves que necesitan ayuda de búsqueda y salvamento, prestando la mayor colaboración a dichos organismos según se requiera. 5.- Proporcionar toda la asistencia posible a las aeronaves en casos de emergencia o peligro. 6.- Mantener escucha permanente en los canales de comunicaciones asignados. 7.- Mantener actualizada la presentación del progreso de los vuelos en su sector de control. 8.- Retransmitir, cuando sea necesario, información sobre el estado de funcionamiento de las instalaciones, condición de pistas y ayudas para la navegación. 9.- Elaborar, coordinar y entregar autorizaciones ATC para el tráfico que vuela en las rutas ATS. 10.- Realizar otras labores administrativas de apoyo a la gestión que le sean encomendadas.
CONDICIONES DE TRABAJO
El trabajo se desarrolla en turnos rotativos, Trabajo pesado.
EQUIPOS UTILIZADOS
Computador, Radio VHF, Radio HF, Radar.

5. CONTROLADOR DE TRÁNSITO AÉREO DE APROXIMACIÓN (P07)

PROPÓSITO DEL CARGO
Proporcionar servicio de control de aproximación a los vuelos en fase llegada o la salida
FUNCIONES PRINCIPALES
1.- Controlar el flujo seguro, ordenado, expedito y eficiente de las aeronaves que operan en un área terminal, aplicando los procedimientos de control de aproximación. 2.- Prevenir colisiones entre aeronaves en el área de control terminal. 3.- Proporcionar información útil para la marcha segura y eficaz de los vuelos. 4.- Notificar a los organismos pertinentes respecto a las aeronaves que necesitan ayuda de búsqueda y salvamento, prestando la mayor colaboración a dichos organismos según se requiera. 5.- Proporcionar toda la asistencia posible a las aeronaves en casos de emergencia o peligro. 6.- Mantener escucha permanente en los canales de comunicaciones asignados. 7.- Mantener actualizada la presentación del progreso de los vuelos en su sector de control. 8.- Retransmitir, cuando sea necesario, información sobre el estado de funcionamiento de las instalaciones, condición de pistas y ayudas para la navegación. 9.- Realizar otras labores administrativas de apoyo a la gestión que le sean encomendadas. 10.- Elaborar, coordinar y entregar autorizaciones ATC para el tráfico que llega y sale de una zona de control.
CONDICIONES DE TRABAJO
El trabajo se desarrolla en turnos rotativos, Trabajo pesado.
EQUIPOS UTILIZADOS
Computador, Celular, Sistema de Vigilancia ATS (SIVIGATS) Vitro - Radar**, Equipo de Comunicaciones Aeroterrestres, Radioayudas, Sistema Franjas de Progreso de Vuelo Electrónicas.
OTROS
** Estos equipos se utilizarán de acuerdo a las funciones que desempeña el cargo.

6. CONTROLADOR DE TRÁNSITO AÉREO DE AERÓDROMO (P08)

PROPÓSITO DEL CARGO
Proporcionar servicio de control de aeródromo para la fase del vuelo que se desarrolla en el aeródromo y sus inmediaciones.
FUNCIONES PRINCIPALES
1.- Controlar el flujo seguro, ordenado, expedito y eficiente de las aeronaves que operan en la zona de tránsito de un aeródromo y sus inmediaciones, aplicando los procedimientos de control de aeródromo. 2.- Prevenir colisiones entre aeronaves en el área de maniobras y entre esas y los obstáculos que haya en dicha área. 3.- Proporcionar información útil para la marcha segura y eficaz de los vuelos. 4.- Notificar a los organismos pertinentes respecto a las aeronaves que necesitan ayuda de búsqueda y salvamento, prestando la mayor colaboración a dichos organismos según se requiera. 5.- Proporcionar toda la asistencia posible a las aeronaves en casos de emergencia o peligro. 6.- Mantener escucha permanente en los canales de comunicaciones asignados. 7.- Mantener actualizada la presentación del progreso de los vuelos en su sector de control. 8.- Retransmitir, cuando sea necesario, información sobre el estado de funcionamiento de las instalaciones, condición de pistas y ayudas para la navegación. 9.- Dar cuenta al supervisor del turno de todas las novedades reportadas por las tripulaciones de vuelo o que evidencia durante su turno para su tratamiento respectivo. 10.- Entregar a las aeronaves las autorizaciones ATC que dispongan las dependencias de control. 11.- Actualizar la información operacional en los sistemas de apoyo al control como VITRO, sistemas de control de ayudas visuales. 12.- Realizar otras labores administrativas de apoyo a la gestión que le sean encomendadas.
CONDICIONES DE TRABAJO
El trabajo se desarrolla en turnos rotativos, Trabajo pesado.
EQUIPOS UTILIZADOS
Computador, Celular, Sistema de Vigilancia ATS (SIVIGATS), Vitro - Radar de Superficie. – Franjas Electrónicas **, Equipo de comunicaciones terrestres, Radioayudas, Sistema Franjas de Progreso de Vuelo Electrónicas.
OTROS
** Estos equipos se utilizarán de acuerdo a la existencia en la unidad respectiva.

COMPETENCIAS CRÍTICAS TRANSVERSALES

Conocimiento del Negocio y del Mercado

Capacidad para desenvolverse efectivamente en el negocio de la DGAC, aportando valor a los procesos y a los servicios que se entregan a clientes internos y/o externos.

Implica la capacidad de entender cómo funciona el negocio, estar al tanto de posibles escenarios actuales y futuros, conocer las tendencias adecuándose a las exigencias y comprender cómo las estrategias y tácticas del negocio funcionan en el mercado.

Orientación a la Calidad

Capacidad para ocuparse en forma continua, tanto de comprobar como de controlar la calidad del trabajo y la información.

Implica la capacidad de verificar, de acuerdo a los estándares establecidos, la calidad de los productos generados, preocupándose de disminuir la incertidumbre junto con los posibles errores, mediante la aplicación de controles así como comprobaciones, además del establecimiento de sistemas claros y ordenados.

Significa excelencia en el trabajo que se realiza. Implica tener amplios conocimientos de las tareas que desarrolla en el cargo.

Orientación al Logro

Capacidad para establecer y asumir objetivos desafiantes, buscando alcanzar un rendimiento superior a lo formalmente exigido. Implica motivación por la mejora constante de su rendimiento así como la preocupación por trabajar bien, esforzándose por superar obstáculos y manteniendo altos niveles de desempeño en el marco de los objetivos de la Institución.

Pensamiento Analítico

Capacidad para comprender las situaciones en su totalidad, junto con la habilidad para resolver problemas a partir de la separación de sus elementos componentes, realizando un análisis tanto lógico como sistemático de éstos y luego organizándolos cognitivamente. Implica la capacidad de identificar y analizar los problemas, situaciones o procesos complejos en sus partes componentes, realizando comparaciones, estableciendo prioridades, identificando secuencias temporales y relaciones causales entre los componentes, discriminando la información de importancia.

Aprendizaje e Innovación

Capacidad para asimilar rápidamente nuevos conceptos y metodologías, además de la habilidad para utilizar nuevas tecnologías, contribuyendo al desarrollo de soluciones e ideas que impacten positivamente tanto en los procesos como en los servicios de la Institución, facilitando el logro de resultados superiores que ubiquen sus estándares y prácticas en niveles de clase mundial.

COMPETENCIAS CRÍTICAS DEL DEPARTAMENTO

Orientación al Cliente

Capacidad para identificar, comprender y satisfacer las necesidades y expectativas de los clientes internos y/o externos con el objeto de generar respuestas y/o soluciones que permitan resolver sus problemas en forma rápida y efectiva. Implica la disposición y el deseo permanente de cumplir con los compromisos pactados y de servir o ayudar a los clientes de un modo cordial y empático, construyendo relaciones de trabajo productivas a largo plazo con clientes internos y externos, sin descuidar el uso eficiente de los recursos y los objetivos del negocio.

Trabajo en Equipo

Capacidad para participar y/o dirigir equipos de trabajo, coordinando acciones con los integrantes del mismo para el desarrollo de proyectos y tareas, contribuyendo al éxito de objetivos comunes. Implica colaborar con los demás y compartir información, conocimientos, esfuerzos y recursos, siendo receptivo a las ideas de otras personas, respetando opiniones, contribuyendo al consenso y favoreciendo el compromiso. Supone alinear los propios esfuerzos y actividades con los objetivos del equipo o grupo de trabajo, incluso cuando la colaboración conduce a un objetivo que no está directamente relacionado con el interés personal.

Liderazgo y Desarrollo de Personas

Capacidad de generar un adecuado proceso de control e influencia en los diversos integrantes de la organización, orientando su acción hacia el logro de los objetivos organizacionales. Identifica fortalezas y aspectos a mejorar tanto de sí mismo como de las personas bajo su responsabilidad, impulsándolos a avanzar en su desarrollo personal y profesional.

ANEXO 6, PARTE 1
PRUEBAS DE CONOCIMIENTOS VERSIONES PARA CARGO DE GESTIÓN (P01)

PRUEBA DE CONOCIMIENTOS TÉCNICOS

VERSIÓN "A" PARA CARGO DE GESTIÓN (P01)

1. Cuando una aeronave cancela su vuelo IFR y continúe a un aeródromo donde no se presten servicios ATS, la dependencia que presta servicio dentro de esa área de control:

   a) No aceptará la cancelación del vuelo IFR hasta asegurar que la información pertinente del vuelo se comunique a la dependencia encargada de la prestación de servicios de información de vuelo.
   b) Aceptará la cancelación del vuelo IFR y esperará la cancelación del FPL en la frecuencia del área de control en donde está previsto el aterrizaje.
   c) Aceptará la cancelación del vuelo IFR y se comunicará con la dependencia encargada de la prestación de servicios de información de vuelo.
   d) Aceptará la cancelación del vuelo IFR y se asegurará que la información pertinente del vuelo se comunique a la dependencia encargada de la prestación de servicios de información de vuelo.

2. Si una aeronave se encuentra "Sujeta a Control", significa que:

   a) El tránsito no puede salir a la hora estimada de despegue pero saldrá dentro de más/menos **tres (3) minutos** respecto a dicha hora.
   b) El tránsito no puede salir a la hora estimada de despegue pero que saldrá a los tres (3) minutos siguientes a dicha hora.
   c) El tránsito no puede salir a la hora estimada de despegue pero que saldrá dentro de los tres (3) minutos siguientes a dicha hora.
   d) El tránsito no puede salir a la hora estimada de despegue pero que puede hacerlo hasta tres (3) minutos antes de dicha hora.

3. La Oficina de Aproximación o el ACC podrá delegar en el ATCO de aeródromo la responsabilidad de proporcionar separación entre un vuelo que llega y otro que sale, para lo cual le indicará expresamente que la salida del tránsito está sujeta con respecto a determinada aeronave que llega. Entre otros, los requisitos que se deben cumplir para esta delegación son:

   I. Que la aeronave esté realizando una aproximación visual
   II. Que sea de día
   III. Que sea de día o de noche
   IV. Que las condiciones sean VMC

   a) Sólo I y III
   b) Sólo II y IV
   c) Sólo III y IV
   d) I, II y IV

4. La declaración de “COMBUSTIBLE MÍNIMO” informa al ATC que:

   a) La aeronave se encuentra en situación de emergencia y cualquier desviación de la ruta prevista para el aterrizaje puede resultar en que no llegue a destino.
   b) La aeronave se encuentra en situación de urgencia y cualquier desviación de la ruta prevista para el aterrizaje puede resultar en que llegue con menos combustible del necesario.
   c) La aeronave se encuentra en emergencia pues todas las opciones de aeródromos previstos se han reducido a un aeródromo específico.
   d) Todas las opciones de aeródromos previstos se han reducido a uno y cualquier cambio puede resultar en un aterrizaje con menos del combustible de reserva previsto.

5. Se asumirá que un vuelo controlado deja de serlo, cuando el piloto notifica que cancela su vuelo IFR y continúa como vuelo VFR. Se acusará recibo utilizando la expresión:

   a) "Cancela vuelo IFR a las…”
   b) “Plan de vuelo IFR cancelado a las…”
   c) “Vuelo IFR cancelado a las…”
   d) “Cancela plan de vuelo IFR a las…”

6. “Término genérico referente a la posición vertical de una aeronave en vuelo”, corresponde a la definición de:

   a) Nivel
   b) Nivel de vuelo
   c) Altitud
   d) Altura

7. La altitud a la cual o por debajo de la cual se controla la posición vertical de la aeronave por referencia a altitudes, se denomina:

   a) QNH
   b) QFE
   c) Altura de transición
   d) Altitud de transición

8. Si un vuelo VFR notifica que no está seguro de su posición, se le considerará que se encuentran en situación de:

   a) Prioridad
   b) Urgencia
   c) Emergencia
   d) Preferencia

9. Si las comunicaciones con una aeronave VFR que ha notificado que opera en condiciones meteorológicas adversas son débiles o con distorsión, deberá sugerirse que:

   a) La aeronave vuele hacia el aeródromo más próximo, a condición de que lo permitan las condiciones meteorológicas y otras circunstancias.
   b) La aeronave ascienda a un nivel superior, a condición de que lo permitan las condiciones meteorológicas y otras circunstancias.
   c) La aeronave vire 45º a la izquierda o derecha de la ruta de vuelo, a condición de que lo permitan las condiciones meteorológicas y otras circunstancias.
   d) No se sugerirán, bajo ninguna circunstancia, maniobras que incidan en las decisiones del piloto al mando de la aeronave.

10. Una aeronave que está realizando vaciado de combustible, no deberá realizarlo por debajo de_____ pies sobre la tierra o el agua, y la separación vertical mínima aplicable con otro tránsito deberá ser de _____ pies si está por debajo de la aeronave que vacía combustible.

    a) 3.000 - 1.000
    b) 3.000 - 2.000
    c) 5.000 - 2.000
    d) 6.000 - 3.000

11. La cantidad de Anexos que contienen las normas, procedimientos y métodos recomendados publicados por OACI son:

    a) 18
    b) 19
    c) 20
    d) 21

12. El Anexo de la OACI que contiene el Reglamento del Aire es:

    a) Anexo 2.
    b) Anexo 3.
    c) Anexo 4.
    d) Anexo 6.

13. Los Anexos que contienen las materias de Gestión de la Seguridad Operacional, Servicios de Tránsito Aéreo y Operación de Aeronaves, son respectivamente:

    a) Anexo 11, Anexo 19 y Anexo 8
    b) Anexo 19, Anexo 11 y Anexo 6
    c) Anexo 6, Anexo 11 y Anexo 19
    d) Anexo 8, Anexo 19 y Anexo 11

14. El Acrónimo “ASBU” significa:

    a) Aviation Safety Block Upgrade
    b) Aviation System Block Upgrade
    c) Aviation Safety Business Upgrade
    d) Aviation System Business Upgrade

15. La última edición del GANP, abarca el período:

a) 2013 – 2028
b) 2014 – 2029
c) 2015 – 2030
d) 2016 – 2030

16. De acuerdo a lo establecido en el ASBU, el Bloque finalizará en :

a) 2013
b) 2018
c) 2028
d) 2030

17. En el ASBU, las áreas de mejoramiento de la eficiencia (PIA) son:

I. Operaciones aeroportuarias;
II. Interoperabilidad a nivel local de datos y sistemas
III. Optimización de la capacidad y vuelos flexibles
IV. Trayectorias de vuelo eficientes mediante operaciones basadas en las trayectorias.

a) I, II y IV
b) I, II y III
c) I, III y IV
d) I, II, III y IV

18. ¿En qué capítulo del AIP Chile se describe la organización del ATFM?

a) Vol. I GEN
b) Vol. II GEN
c) Vol. I ENR
d) Vol. II ENR

19. Las iniciativas de gestión (TMI's) son:

a) Técnicas para lograr el equilibrio entre capacidad y demanda
b) Técnicas para aumentar el espaciamiento entre aeronaves sucesivas
c) Técnicas para lograr la separación entre aeronaves IFR
d) Técnicas para equilibrar arribos y despegues de un Aeródromo

20. Una de las iniciativas comúnmente utilizada para los fines del ATFM es:

a) MTT
b) Capping
c) Restling
d) MINT

PRUEBA DE CONOCIMIENTOS TÉCNICOS

VERSIÓN "B" PARA CARGO DE GESTIÓN (P01)

1. La declaración de "COMBUSTIBLE MÍNIMO" informa al ATC que:

   a) La aeronave se encuentra en situación de emergencia y cualquier desviación de la ruta prevista para el aterrizaje puede resultar en que no llegue a destino.
   b) La aeronave se encuentra en situación de urgencia y cualquier desviación de la ruta prevista para el aterrizaje puede resultar en que llegue con menos combustible del necesario.
   c) La aeronave se encuentra en emergencia pues todas las opciones de aeródromos previstos se han reducido a un aeródromo específico.
   d) Todas las opciones de aeródromos previstos se han reducido a uno y cualquier cambio puede resultar en un aterrizaje con menos del combustible de reserva previsto.

2. En los procesos de coordinación entre dependencias ATS, corresponde que los ATCO que reciben los límites de permiso, rutas, niveles de vuelo y restricciones:

   a) Acusen recibo
   b) Autoricen
   c) Colacionen
   d) Aprueben

3. En las autorizaciones IFR, cuando las condiciones del tránsito no permitan autorizar un cambio solicitado, ¿Qué expresión se usará?

   a) Imposible aprobar
   b) Negativo
   c) No disponible
   d) No es posible aprobar

4. Los servicios de tránsito aéreo comprenden tres servicios que se identifican como sigue:

   a) Servicio de Control de Área, Servicio de Control de Aproximación y Servicio de Control de Aeródromo
   b) Servicio de Información de Vuelo, Servicio de Alerta y Servicio de Tránsito Aéreo
   c) Servicio de Control de Área, Servicio de Información de Vuelo y Servicio de Alerta.
   d) Servicio de Control de Tránsito Aéreo; Servicio de Información de Vuelo y Servicio de Alerta.

5. En la llamada inicial en cualquier frecuencia de los ATS, los pilotos de las aeronaves No aprobadas RVSM deberán notificar:

   a) "NON RVSM"
   b) "NEGATIVO RVSM"
   c) "NO APROBADA RVSM"
   d) "NO CERTIFICADA RVSM"

6. Respecto a la coordinación de Operaciones Aéreas Militares y/o Policiales:

   a) Se coordinarán previamente con la Fuerza Aérea de Chile y ésta notificará a los ATS.
   b) Se coordinarán previamente con los ATS y éstos notificarán a la Fuerza Aérea de Chile.
   c) Se coordinarán previamente con la autoridad militar correspondiente y ésta notificará a los ATS.
   d) Se coordinarán previamente con la autoridad militar y/o policial correspondiente y ésta notificará a los ATS.

7. El derecho de paso que establece la DAN-91 indica que:

   a) Cuando dos aeronaves se aproximen de frente, ambas aeronaves alterarán su rumbo hacia la derecha.
   b) Los planeadores cederán el paso a los dirigibles y globos.
   c) Cuando dos aeronaves converjan a un nivel aproximadamente igual, la que tenga a la otra a su derecha cederá el paso.
   d) Cuando dos o más aerodinos se aproximen a un aeródromo para aterrizar, el que esté más bajo cederá el paso a los que estén más alto.

8. La sigla TIBA significa:

   a) Terminal Indicator Beacon at Airfield.
   b) Temporary Information Before Arrival.
   c) Technical Information Broadcast by Aircraft.
   d) Traffic Information Broadcast by Aircraft.

9. Para la operación en un aeródromo, sobre el mismo o en sus cercanías, la DAN-91 establece que las aeronaves:

   a) Harán todos los virajes hacia la izquierda al aproximarse para aterrizar y después del despegue, a menos que se les ordene lo contrario.
   b) Harán todos los virajes hacia la derecha al aproximarse para aterrizar y después del despegue, a menos que se les ordene lo contrario.
   c) En un aeródromo controlado, aterrizarán y despegarán contra el viento.
   d) No solicitarán la autorización del control de tránsito aéreo si van a sobrevolar la Zona de Tránsito de Aeródromo.

10. Se presentará un plan de vuelo a una Oficina de Notificación de los Servicios de Tránsito Aéreo al que haya de suministrarse servicios de tránsito aéreo, con una anticipación de:

    a) 10 minutos
    b) 30 minutos
    c) 1 hora
    d) 2 horas

11. El CDM es:

    a) La toma de decisiones por parte de la Autoridad ATS Competente
    b) La toma de decisiones entre las dependencias ATS de un FIR determinado
    c) La toma de decisiones por parte de los ANSP y las compañías aéreas.
    d) La toma de decisiones en colaboración entre todos los actores del Sistema Aeronáutico

12. La Autoridad que debe declarar las capacidades del Sistema ATS es:

    a) La Autoridad ATS Competente
    b) Los Jefes ATS de cada ACC
    c) El Jefe de la FMU
    d) El Jefe de cada FMP

13. Preparar un resumen de las medidas ATFM que se propondrán y presentarlas a la comunidad ATFM para su análisis y debate en colaboración (CDM), es una característica de la fase:

    a) Proactiva
    b) Táctica
    c) Metódica
    d) Pre-táctica

14. Asistir a las oficinas regionales de la OACI que prestan servicios en las regiones CAR/SAM en su tarea asignada de promover la ejecución del Plan Regional de Navegación aérea CAR/SAM es una materia que debe realizar:

    a) CLAC
    b) OACI Regional SAM
    c) GREPECAS
    d) b y c

15. La metodología de mejoras por bloques del sistema de aviación (ASBU) establecida por OACI, permitirá de acuerdo a la creciente demanda derivada del crecimiento del tránsito aéreo , entre otros:

    a) Que los Estados miembros logren avances en sus capacidades de navegación aérea.
    b) Lograr la armonización mundial.
    c) Mayor capacidad y mayor eficiencia ambiental.
    d) Todas las anteriores

16. Procedimientos para los servicios de navegación aérea (PANS)

    a) Procedimientos preparados principalmente por las reuniones departamentales de la OACI y aprobados por el Consejo para su aplicación mundial.
    b) Comprenden, en su mayor parte, procedimientos operacionales que se consideran que no han alcanzado todavía un grado suficiente de madurez para ser adoptados como normas y métodos recomendados internacionales.
    c) Textos de un carácter más permanente que son inapropiados o demasiado detallados para ser incluidos en un Anexo.
    d) Todas las anteriores

17. La definición: Método de navegación que permite la operación de aeronaves en cualquier trayectoria de vuelo deseada, dentro de la cobertura de las ayudas para la navegación basadas en tierra o en el espacio, o dentro de los límites de la capacidad de las ayudas autónomas, o de una combinación de ambas, corresponde a:

    a) RNAV
    b) GNSS
    c) RNP
    d) a y c

18. La definición: Navegación de área basada en requisitos de performance que se aplican a las aeronaves que realizan operaciones en una ruta ATS, en un procedimiento de aproximación por instrumentos o en un espacio aéreo designado, corresponde a :

    a) RNP AR
    b) GNSS
    c) PBN
    d) RNAV

19. Los designadores para Rutas RNAVL, M, N, P así como Q, T, Y, Z se utilizan en:

    a) Rutas RNAV regionales y nacionales, respectivamente.
    b) Rutas RNAV regionales.
    c) Rutas RNAV nacionales.
    d) Rutas RNAV nacionales y regionales, respectivamente

20. La especificación de navegación normalmente usada en SIDs y STARs RNAV es:

    a) RNAV 5 / RNP 5 y en Chile no requieren GNSS.
    b) RNAV 5 / RNP 5 y en Chile requieren GNSS.
    c) RNAV 1 / RNP 1 y en Chile no requieren GNSS.
    d) RNAV 1 / RNP 1 y en Chile requieren GNSS.

ANEXO 6, PARTE 2
PRUEBAS DE CONOCIMIENTOS VERSIONES PARA CARGOS DE GESTIÓN OPERACIONAL (P02 AL P05)

PRUEBA DE CONOCIMIENTOS TÉCNICOS

VERSIÓN "C" PARA CARGOS DE GESTIÓN OPERACIONAL (P02 al P05)

1. La validez de un plan de vuelo será de:

   a) 10 minutos
   b) 30 minutos
   c) 1 hora
   d) 2 horas

2. Si el aeródromo se encuentra ubicado dentro de Espacio Aéreo Clase G, el mínimo de visibilidad y techo de nubes será, respectivamente:

   a) 5,0 Km. – 450 Mts.
   b) 5,0 Km. – 350 Mts.
   c) 2.000 Mts.–350 Mts.(aviones) o 500 Mts.y a la vista de tierra o agua (Helicópteros)
   d) 2.000 Mts. (aviones) o 500 Mts. (Helicópteros) y a la vista de tierra o agua.

3. Un vuelo VFR en vuelo horizontal de crucero se efectuará a un nivel de crucero apropiado a la derrota de la tabla de niveles de crucero, que indica:

   a) Volarán niveles pares más 500 pies para derrotas entre 030º a 209º
   b) Volarán niveles pares más 500 pies para derrotas entre 030º a 210º
   c) Volarán niveles impares más 500 pies para derrotas entre 030º a 209º
   d) Volarán niveles impares más 500 pies para derrotas entre 029º a 210º

4. Los mínimos meteorológicos de visibilidad y techo para volar VFR Especial son, respectivamente:

   a) 5,0 Km. – 450 Mts.
   b) 5,0 Km. – 350 Mts.
   c) 2.000 Mts.–350 Mts.(aviones) o 500 Mts. y a la vista de tierra o agua (Helicópteros)
   d) 2.000 Mts. (aviones) o 500 Mts. (Helicópteros) y a la vista de tierra o agua.

5. Indique al menos 2 requisitos, distintas a mínimos meteorológicos, que se deben aplicar para autorizar una operación VFR Especial:

   I. que se establezca y mantenga comunicación en ambos sentidos
   II. aeronaves cuya categoría de aproximación en base a la velocidad de cerco se ajuste a A o B
   III. que la operación se realice de día
   IV. sólo para ingresar o salir de zonas de control (CTR) y que vayan a aterrizar o despegar de aeródromos controlados dentro de las mismas.

   a) I, II y III
   b) I, III y IV
   c) I, II y IV
   d) I, II, III y IV

6. Los mínimos meteorológicos de visibilidad y techo de nubes para la realización de un vuelo VFR Nocturno son, respectivamente:

   a) 5,0 Km. – 450 Mts.
   b) 5,0 Km. – 350 Mts.
   c) 2.000 Mts. –350 Mts.(aviones) o 500 Mts. a la vista de tierra o agua (Helicópteros)
   d) 2.000 Mts. (aviones) o 500 Mts. (Helicópteros) y a la vista de tierra o agua.

7. La distancia máxima de vuelo entre dos aeródromos en vuelo VFR nocturno será de:

   a) 27 NM
   b) 50 NM
   c) 150 NM
   d) 175 NM

8. A un vuelo VFR que se le cumpla el FCCV en el trayecto, podrá seguir en vuelo VFR nocturno hasta su aeródromo de destino situado a no más de:

   a) 27 NM
   b) 50 NM
   c) 150 NM
   d) 175 NM

9. La definición: "Expresión genérica que se aplica, según el caso, a una dependencia de control de tránsito aéreo, a una torre AFIS o a una oficina de notificación de los servicios de tránsito aéreo, corresponde a:

   a) Dependencia de servicios de control de tránsito aéreo
   b) Dependencia de servicios de tránsito aéreo
   c) Dependencia de servicios de información de vuelo
   d) Oficina ATS-ARO

10. La definición de "Región de Información de vuelo" es:

   a) Área de dimensiones definidas, ubicadas generalmente en la confluencia de rutas ATS.
   b) Todas las aeronaves que se hallan en vuelo dentro del territorio en que se haya dividido el espacio aéreo chileno.
   c) Espacio aéreo de dimensiones definidas, dentro del cual se facilitan los servicios de información de vuelo, alerta y control de tránsito aéreo.
   d) Espacio aéreo de dimensiones definidas, dentro del cual se facilitan los servicios de información de vuelo y de alerta.

11. La autoridad designada por el Director General de Aeronáutica Civil, responsable de la administración del aeródromo, corresponde a:

   a) La autoridad ATS competente.
   b) La autoridad aeroportuaria.
   c) La autoridad aeroportuaria competente.
   d) La Autoridad aeronáutica.

12. La palabra clave utilizada para designar una fase de peligro es:

a) MAYDAY
b) PAN
c) ALERFA
d) DETRESFA

13. La duración total prevista (EET), en el caso de los vuelos VFR, corresponde a:

a) El tiempo que se estima necesario a partir del momento del despegue para llegar a la vertical del aeródromo de destino.
b) El tiempo que se estima necesario a partir del momento del inicio del rodaje hasta llegar a la vertical del aeródromo de destino.
c) El tiempo que se estima necesario a partir del momento del despegue hasta el aterrizaje en el aeródromo de destino.
d) El tiempo que se estima necesario a partir del momento del despegue hasta que se encuentra estacionado en el aeródromo de destino.

14. La elevación del aeródromo toma como referencia:

a) El punto más bajo del área de aterrizaje.
b) El punto más alto del área de aterrizaje.
c) El centro geográfico del aeródromo.
d) La Torre de Control del aeródromo.

15. ¿En qué situación se abriga temor por la seguridad de una aeronave y sus ocupantes?

a) En la fase de peligro.
b) En la fase de incertidumbre.
c) En la fase de emergencia.
d) En la fase de alerta.

16. La franja de pista es una superficie definida, que comprende la pista y la zona de parada, si la hubiese, y está destinada a:

I. reducir el riesgo de daños a las aeronaves que salgan de la pista.
II. proteger a las aeronaves que la sobrevuelan durante las operaciones de despegue o aterrizaje.
III. el aterrizaje y el despegue de las aeronaves.
IV. proteger a las aeronaves que rueden por ellas durante las operaciones de despegue o aterrizaje.

a) I y II
b) II y III
c) III y iv
d) I y IV

17. De acuerdo a su definición, las pistas que no se cortan pero cuyas prolongaciones de eje forman un ángulo de convergencia o de divergencia de 15° o menos, se denominan:

    a) Pistas paralelas.
    b) Pistas casi paralelas.
    c) Pistas que se cruzan.
    d) Pistas que se intersectan.

18. La información especificada que, respecto a un vuelo proyectado o a parte de un vuelo de una aeronave, se somete a las dependencias de los servicios de tránsito aéreo, se denomina:

    a) Plan de vuelo presentado.
    b) Plan de vuelo repetitivo.
    c) Plan de vuelo actualizado.
    d) Plan de vuelo.

19. La expresión "Autoridad Competente" se refiere a:

    a) La Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC).
    b) La autoridad apropiada del Estado de matrícula de la aeronave.
    c) La autoridad designada por el Director General de Aeronáutica Civil.
    d) El responsable de administrar y suministrar los Servicios de Tránsito Aéreo.

20. El servicio de control de tránsito aéreo se divide en las partes siguientes:

    a) Servicio de Control de Tránsito Aéreo; Servicio de Información de Vuelo y Servicio de Alerta.
    b) Servicio de Control de Área, Servicio de Control de Aproximación y Servicio de Control de Aeródromo
    c) Servicio de Control de Área, Servicio de Control de Aproximación, Servicio de Control de Aeródromo, Servicio de Información de Vuelo y Servicio de Alerta.
    d) Servicio de Control de Área, Servicio de Información de Vuelo y Servicio de Alerta.

CUESTIONARIO PRUEBA DE CONOCIMIENTOS TÉCNICOS

VERSIÓN "D" PARA CARGOS DE GESTIÓN OPERACIONAL (P02 al P05)

1. De acuerdo a la definición de Crepúsculo Civil:

   a) La noche comienza al CCCM y termina al FCCV
   b) El día comienza al CCCM y termina al FCCV
   c) La noche comienza cuando el centro del disco solar se encuentra por debajo del horizonte.
   d) B y C son correctas.

2. La diferencia entre derrota y rumbo es:

   a) La derrota es hacia donde apunta el eje longitudinal del avión y el rumbo es hacia donde vuela la aeronave.
   b) La derrota es hacia donde apunta el eje longitudinal del avión y el rumbo es la proyección sobre la superficie terrestre de la trayectoria de una aeronave.
   c) El rumbo es hacia donde apunta el eje longitudinal del avión y la derrota es la proyección sobre la superficie terrestre de la trayectoria de una aeronave.
   d) La derrota es hacia donde apunta la nariz del avión y el rumbo es la proyección sobre la superficie terrestre de la aeronave.

3. De acuerdo a la definición del DAP 11-00, una aeronave desaparecida se considera:

   a) Incidente
   b) Accidente
   c) Aeronave extraviada
   d) Aeronave ITP

4. La sigla TIBA significa:

   a) Terminal Indicator Beacon at Airfield.
   b) Temporary Information Before Arrival.
   c) Technical Information Broadcast by Aircraft.
   d) Traffic Information Broadcast by Aircraft.

5. El derecho de paso que establece la DAN-91 indica que:

   a) Cuando dos aeronaves se aproximen de frente, ambas aeronaves alterarán su rumbo hacia la derecha.
   b) Los planeadores cederán el paso a los dirigibles y globos.
   c) Cuando dos aeronaves converjan a un nivel aproximadamente igual, la que tenga a la otra a su derecha cederá el paso.
   d) Cuando dos o más aerodinos se aproximen a un aeródromo para aterrizar, el que esté más bajo cederá el paso a los que estén más alto.

6. Las Regiones de Información de Vuelo en que se encuentra dividido el Espacio Aéreo Chileno son:

   a) 5: FIR Antofagasta, FIR Santiago, FIR Puerto Montt, FIR Punta Arenas y FIR Isla de Pascua.
   b) 5: FIR Iquique, FIR Santiago, FIR Puerto Montt, FIR Punta Arenas y FIR Isla de Pascua.
   c) 5: FIR Antofagasta, FIR Santiago, FIR Puerto Montt, FIR Punta Arenas y FIR Oceánico.
   d) 4: FIR Antofagasta, FIR Santiago, FIR Puerto Montt y FIR Punta Arenas.

7. El requisito de mantener una visibilidad horizontal mínima de 8 km., se aplica para las aeronaves que se encuentren volando VFR:

   a) A o por encima de 5.000 pies.
   b) A o por encima de FL 100.
   c) Por encima de FL 100.
   d) Por encima de FL 85

8. Indicación respecto a sí las dependencias de los servicios de tránsito aéreo deben conceder o no trato especial a una aeronave dada."

   a) Categoría de vuelo.
   b) Tipo de aeronave.
   c) Tipo de vuelo.
   d) Categoría de estela turbulenta.

Indique la definición correspondiente al siguiente encabezado:

9. Punto significativo

   a) Un lugar geográfico especificado, utilizado para definir una ruta de navegación de área o la trayectoria de vuelo de una aeronave que emplea navegación de área.
   b) Un lugar geográfico especificado, utilizado para definir la ruta ATS o la trayectoria de vuelo de una aeronave y para otros fines de navegación y ATS.
   c) Lugar especificado, que se identifique visualmente o por otros medios, en las inmediaciones del cual mantiene su posición una aeronave, de acuerdo con las autorizaciones del control de tránsito aéreo.
   d) Último punto geográfico posible en el que el avión puede proceder tanto al aeródromo de destino como a un aeródromo de alternativa en ruta disponible para un vuelo determinado.

10. Viraje base:

a) Maniobra que consiste en un viraje efectuado a partir de una derrota designada, seguido de otro en sentido contrario, de manera que la aeronave intercepte la derrota designada y pueda seguirla en sentido opuesto.
b) Viraje ejecutado por la aeronave durante la aproximación inicial, entre el extremo de la derrota de alejamiento y el principio de la derrota intermedia o final de aproximación. Las derrotas no son opuestas entre sí.
c) Parte de un procedimiento de aproximación por instrumentos comprendida entre la llegada a la primera instalación de ayuda a la navegación o punto de posición predeterminado, y el comienzo de la aproximación final.
d) La maniobra de aproximación en un vuelo IFR cuando cualquier parte o la totalidad del procedimiento de aproximación por instrumentos no se completa, y se realiza mediante referencia visual respecto al terreno.

11. Controlador de tránsito aéreo habilitado:

a) Controlador de Tránsito Aéreo titular de licencia y de habilitaciones válidas, apropiadas para el ejercicio de sus atribuciones.
b) Autoridad designada por el Director General de Aeronáutica Civil responsable de la administración y de suministrar los servicios de tránsito aéreo
c) Persona autorizada para prestar servicios de control de tránsito aéreo.
d) La autoridad designada por el Director General de Aeronáutica Civil, responsable del tránsito del aeródromo.

12. La Torre de Control designará la pista en uso:

a) Siempre.
b) En coordinación con ACC o APP.
c) De día y en VMC.
d) De día y en VMC o IMC.

13. El procedimiento que puede dejar de aplicarse en caso de que el estado de la superficie de la pista esté afectado negativamente es:

a) El de designación de la pista en uso.
b) El de atenuación de ruido.
c) El de puesta en marcha.
d) El de operación con viento de cola.

14. Se informará a las aeronaves "viento calma" cuando la intensidad del viento sea:

a) 1 nudo
b) Hasta 3 nudos
c) 2 nudos o menos
d) Menos de 2 nudos.

15. Respecto a la operación con viento de cola:

a) Puede ser solicitada por el piloto o sugerida por el ATCO, indicando siempre la dirección e intensidad del viento.
b) Sólo en caso de ser sugerida por el ATCO, se deberá indicar la dirección e intensidad del viento.
c) Se aprobará previa solicitud del piloto, indicando dirección e intensidad del viento y remanente de pista.
d) Se aprobará previa solicitud del piloto, indicando siempre la dirección e intensidad del viento.

16. Cuando se requiera el cumplimiento expedito de una autorización por razones de seguridad para evitar una situación de riesgo inminente, se utilizará la expresión:

a) Inmediatamente (Immediatly)
b) De inmediato (Right Now)
c) Ahora (Right Now)
d) Apure rodaje (Expedite)

17. Respecto al uso de puntos de espera a la pista, las aeronaves no se mantendrán esperando a una distancia de la pista en uso inferior a:

a) 30 metros del borde de pista cuando ésta es de 900 metros o menos.
b) 30 metros del borde de pista cuando ésta es de menos de 900 metros.
c) 50 metros del borde de pista cuando ésta es de 900 metros o más.
d) 50 metros del borde de pista cuando ésta es de más de 900 metros.

18. La definición de "viraje reglamentario" es:

a) Maniobra que consiste en un viraje efectuado a partir de una derrota designada, seguido de otro en sentido contrario, de manera que la aeronave intercepte la derrota designada y pueda seguirla en sentido opuesto.
b) Viraje ejecutado por la aeronave durante la aproximación inicial, entre el extremo de la derrota de alejamiento y el principio de la derrota intermedia o final de aproximación. Las derrotas no son opuestas entre sí.
c) Parte de un procedimiento de aproximación por instrumentos comprendida entre la primera llegada a la primera instalación de ayuda a la navegación o punto de posición predeterminado, y el comienzo de la aproximación final.
d) La maniobra de aproximación en un vuelo IFR cuando cualquier parte o la totalidad del procedimiento de aproximación por instrumentos no se completa, y se realiza mediante referencia visual respecto al terreno.

19. En caso de que una aeronave no aterrice 5 minutos después de haber sido autorizada, corresponde avisar al:

a) Jefe de Aeródromo
b) ACC o APP.
c) Servicio AVSEC.
d) Supervisor de Plataforma.

20. El ACC o APP designará la pista en uso:

a) Siempre.
b) En coordinación con Torre de Control
c) De día y en VMC.
d) De noche o IMC.

ANEXO 6, PARTE 3
PRUEBAS DE CONOCIMIENTOS VERSIONES PARA CARGOS DE OPERACIÓN
(P06 AL P08)

PRUEBA DE CONOCIMIENTOS TÉCNICOS

VERSIÓN "E" PARA CARGOS DE OPERACIÓN (P06 al P08)

1. Entre otros datos sobre movimiento y control, al ATCO de aeródromo informará rápidamente a la dependencia que suministra servicio de control de aproximación sobre datos pertinentes al tránsito controlado, cualquier variación en la hora de salida previamente coordinada, si ésta es de:

   a) Dos (2) minutos.
   b) Dos (2) minutos o más.
   c) Tres (3) minutos.
   d) Tres minutos o más.

2. ¿Puede el ACC especificar la hora del despegue de una aeronave?:

   a) No, sólo le debe indicar al APP la hora en que puede aceptar a la aeronave en su espacio aéreo de jurisdicción.
   b) Sí, cuando sea necesario para proporcionar separación en ruta entre aeronaves que salen siguiendo la misma derrota.
   c) No, el APP es la dependencia que asigna la hora de salida de las aeronaves IFR a la Torre de Control.
   d) Sí, previa coordinación con la dependencia que suministre el servicio de control de aproximación respecto del tránsito que se le haya transferido.

3. ¿Puede el ACC especificar la hora de expiración de una autorización?:

   a) Sí, siempre que ésta no sea posterior a la especificada por la dependencia que proporciona servicio de control de aproximación.
   b) No, la fijará la dependencia que dé el servicio de control de aproximación, cuando sea necesario para coordinar la salida con el tránsito que se le haya transferido.
   c) Sí, en el caso de que una salida demorada interfiera con el tránsito no transferido a la dependencia que dé el servicio de control de aproximación.
   d) No, una dependencia que proporciona servicio de control de aeródromo tiene que especificar su propia hora de expiración de la autorización.

4. La dependencia que suministra el servicio de control de aproximación notificará inmediatamente a la torre de control de aeródromo, datos pertinentes al tránsito controlado, tales como hora prevista y cuando se requiera, nivel propuesto de llegada de la aeronave sobre el aeródromo, con una antelación mínima de:

   a) 10 minutos
   b) 15 minutos
   c) 20 minutos
   d) 30 minutos

5. Se considera que una aeronave experimenta "demora" cuando tiene un retraso:

   a) Mayor a tres (3) minutos con respecto a la hora estimada de despegue.
   b) De tres (3) minutos con respecto a la hora estimada de despegue.
   c) Mayor a cinco (5) minutos con respecto a la hora estimada de despegue.
   d) De cinco (5) minutos con respecto a la hora estimada de despegue.

6. Después de cumplida una EDC, determinada por una dependencia APP/ACC, el ATCO de aeródromo:

   a) Podrá autorizar la salida del vuelo.
   b) Tarjará la abreviatura "EDC" en la franja de salida del vuelo y avisará que la restricción se ha cumplido.
   c) Obtendrá una nueva EDC
   d) Debe requerir de la APP/ACC la autorización correspondiente para la salida del vuelo.

7. Cuando la dependencia ATS concede su anuencia para que una determinada acción propuesta por el piloto se realice, utilizará la expresión:

   a) Prosiga de acuerdo
   b) A su discreción
   c) Autorizado
   d) Aprobado

8. En un circuito de espera, todos los virajes deben ser de:

   a) Un minuto por debajo de FL de vuelo 140
   b) Un minuto y medio por encima de FL de vuelo 140
   c) 3 grados por segundo.
   d) Todas son correctas.

9. La parte del Aeródromo que debe usarse para el despegue y aterrizaje de aeronaves y también para el movimiento de éstas relacionado con los despegues y aterrizajes, excluyendo las plataformas, se denomina Área de:

   a) Maniobras
   b) Movimiento
   c) Aterrizaje
   d) Rodaje

10. Una aproximación VOR/DME/ILS es una aproximación:

    a) De precisión.
    b) Directa con circuito de espera.
    c) De No precisión
    d) Ninguna de las anteriores.

11. Un punto definido en la derrota de la aproximación final directa, de un procedimiento de aproximación por instrumentos de no precisión, desde el cual puede iniciarse el descenso normal desde la MDA hacia la pista, con la condición de que se haya establecido referencia visual se denomina:

    a) MAP.
    b) COP.
    c) VAP
    d) VDP.

12. ¿Cuántos minutos de duración debe tener en su totalidad un circuito estándar de espera sobre nivel de vuelo 140?

    a) Cuatro
    b) Cinco
    c) Cuatro o cinco
    d) Seis

13. Respecto a los horarios y niveles en que se permite volar cuidando propia separación en condiciones meteorológicas de vuelo visual, éstas se podrán autorizar:

    a) En cualquier horario, a 6100 m (20000 ft) o por debajo
    b) En horas diurnas, a 6100 m (20000 ft) o por debajo
    c) Entre el CCCM y el FCCV, a 7.500 m (24500 ft) o por debajo
    d) Entre el FCCV y el CCCM, a 7.500 m (24500 ft) o por debajo

14. La RNAV aplicada en todas las rutas RNAV comprendidas dentro de los límites de las FIR en que se ha dividido el espacio aéreo chileno es:

    a) RNAV-1
    b) RNAV-4
    c) RNAV-5
    d) RNAV-10

15. En caso de falla de comunicaciones con una aeronave volando en IMC, el ATCO debe suponer que la aeronave hará lo siguiente:

    I. Mantendrá el último nivel y velocidad asignados, o la altitud mínima de vuelo, si ésta es superior, durante **siete (7) minutos,** y luego procederá de acuerdo al FPL actualizado.
    II. Mantendrá la última velocidad y nivel asignado, o la altitud mínima de vuelo, si ésta es superior, por un período de **veinte (20) minutos,** y luego procederá de acuerdo al FPL actualizado.
    III. Si la aeronave está siendo guiada con vectores, procederá en la forma más directa posible para retomar la ruta del plan de vuelo actualizado en el próximo punto significativo, como máximo, teniendo en cuenta la altitud mínima de vuelo aplicable.
    IV. Iniciará el descenso desde la ayuda para la navegación o punto de referencia especificada a la última hora prevista de aproximación de la que haya acusado recibo, o lo más cerca posible de dicha.

    a) I y II
    b) II y III
    c) III y IV
    d) I, II, III y IV

16. El aviso de tráfico y de instrucciones para evitarlo (RA) es proporcionado a bordo de una aeronave por el equipo identificado como:

    a) SSR
    b) TCAS
    c) GPS
    d) ADS B ó C

17. A todo el tránsito que tiene lugar en el área de maniobras de un aeródromo y todas las aeronaves que se hallen en vuelo en las inmediaciones del mismo, se denomina Tránsito:

    a) Aéreo controlado
    b) De Aeródromo
    c) Aéreo
    d) Aéreo no controlado

18. En cualquier lugar dentro de una Región de Información de Vuelo se proporciona el Servicio de:

    a) Control de Tránsito Aéreo
    b) Control de Aeródromo
    c) Información de Vuelo
    d) Control de Área

19. Los vuelos VFR Especial se separarán entre ellos:

a) Aprobando necesariamente la operación de un vuelo VFR Especial a la vez
b) De otros vuelos VFR Especial mediante separación geográfica
c) Mediante separación visual, en tanto se mantengan a la vista del Controlador
d) En tanto las aeronaves se mantengan a la vista de los pilotos al mando

20. Líneas de igual Variación Magnética se conocen como:

a) Isobaras.
b) Isogónicas.
c) Isómeras
d) Isotermas.

PRUEBA DE CONOCIMIENTOS TÉCNICOS

VERSIÓN "F" PARA CARGOS DE OPERACIÓN (P06 al P08)

1. Si en el gráfico de una aproximación aparece una altitud con una línea horizontal sobre y otra bajo los números, esto significa que dicha altitud es:

   a) Mínima.
   b) Máxima.
   c) Recomendada.
   d) Mandatoria.

2. Un punto en la aerovía donde el piloto debe cambiar de radioayuda, se encuentra señalado en las Cartas como:

   a) COP
   b) CNV
   c) CVOR
   d) CNDB.

3. Cuando la APP/ACC requiere que el tránsito se encuentre en el aire a más tardar a una hora determinada, se lo indicará al ATCO de aeródromo usando la expresión:

   a) NR
   b) SCR
   c) SYD
   d) VIFNO

4. Una de las circunstancias excepcionales que exige aplicar separaciones mayores que las mínimas especificadas es:

   a) Las aeronaves autorizadas a operar en VMC.
   b) La aeronave que responde a un aviso de tránsito.
   c) La aeronave que sufre interferencia ilícita.
   d) Los pilotos que no mantengan comunicación directa entre sí.

5. El espacio aéreo donde se utiliza la reducción a la separación vertical mínima (RVSM) es entre los Niveles de Vuelo

   a) FL 195 – FL 245
   b) FL 250 – FL 450
   c) FL 290 – FL 410
   d) FL 410 – FL 600

6. Las disposiciones del DAR 91 se aplicarán:

   a) A todas las aeronaves civiles y militares, en cualquier circunstancia
   b) A las aeronaves civiles nacionales en cuanto operen dentro de las Regiones de Información de Vuelo de Chile solamente.
   c) A las aeronaves militares nacionales en cuanto realicen operaciones aéreas que no sean operaciones aéreas militares.
   d) A todas las aeronaves nacionales, dondequiera que se encuentren sobre los reglamentos locales.

7. Se podrá autorizar a una aeronave para su aproximación cuando la precedente:

   a) Haya avisado que puede completar la aproximación sin tener que volar en condiciones de vuelo por instrumentos
   b) Informe que desea efectuar una aproximación frustrada
   c) Haya sido dada "con torre y asegurada" por la Torre de Control
   d) a y c son correctas

8. Los virajes descritos para un circuito de espera estándar serán:

   a) Izquierda y 25° por segundo
   b) Derecha y 3° por segundo
   c) Izquierda y 3° por segundo
   d) Derecha y 25° por segundo

9. El tipo de navegación que consiste en determinar la posición del avión y la mejor ruta a seguir, relacionando factores como velocidad, tiempo horario, distancia y efecto del viento, se denomina navegación:

   a) Visual
   b) A estima
   c) Radioeléctrica
   d) Autónoma

10. Si en el gráfico de una aproximación aparece un cuadrado con la identificación y frecuencia de una radioayuda y dicho cuadro presenta sombra abajo y al lado derecho significa que la radioayuda es _____ para la aproximación.

    a) Primaria.
    b) Recomendada
    c) Secundaria.
    d) Mandatoria

11. El Nivel mínimo en que se recepciona una radioayuda en buenas condiciones para ser utilizada en la navegación se llama:

    a) MLA.
    b) MRA.
    c) MCL.
    d) MEA.

12. Cuando una aeronave vuela el radial 000° de un VOR en acercamiento a éste, se encuentra al:

    a) Norte volando con rumbo 000°
    b) Sur volando con rumbo 180°
    c) Norte volando con rumbo 180°
    d) Sur volando con rumbo 000°

13. La longitud de pista que considera el recorrido de despegue disponible más la zona de parada se denomina:

    a) LAD.
    b) ASDA
    c) TODA
    d) TORA.

14. En la utilización de hora en los ATS, desde las 12:59:31 hasta las 13:00:30 corresponde al minuto:

    a) 59
    b) 00
    c) 01
    d) 30

15. El servicio de gestión de afluencia del tránsito aéreo que se implanta cuando la demanda de tránsito excede a veces la capacidad definida del ATC, se identifica con la sigla:

    a) ATM
    b) CDM
    c) ATFM
    d) ATN

16. La diferencia de la Fraseología en español con respecto al Doc. 4444 OACI que se usa en Chile se publica en:

    a) AIP CHILE
    b) DAP 11 00
    c) DAR 11
    d) A y B son correctas.

17. Los procedimientos prescritos en el DAP 11 00 no eximen al piloto de su responsabilidad de cerciorarse que todas las autorizaciones expedidas por las dependencias de control de tránsito aéreo ofrecen seguridad a este respecto, excepto cuando un vuelo IFR:

    a) Es guiado por vectores radar
    b) Es vuelo IFR fuera de espacio aéreo controlado
    c) Haya cancelado su FPL
    d) Haya cancelado su FPL IFR.

18. El contenido de una autorización de control de tránsito aéreo debe ser transmitida en el siguiente orden:

    a) Límite del permiso, Ruta, Nivel, Restricciones u otra instrucción pertinente.
    b) Límite del permiso, Nivel, Ruta, Salida instrumental, Código SSR, otras instrucciones pertinentes.
    c) Identificación, Nivel, Ruta, Restricciones u otras instrucciones pertinentes.
    d) Identificación, Ruta, Nivel, restricciones u otras instrucciones pertinentes.

19. El límite inferior de un Área de Control no será inferior a ____ pies AGL:

    a) 500
    b) 1000
    c) 1500
    d) 2000

20. La categoría de las aeronaves se determina en el AIP MAP de acuerdo:

    a) Al peso de las aeronaves.
    b) A la velocidad de pérdida en configuración de aterrizaje.
    c) A la velocidad de stall por factor de 1.5
    d) A un valor equivalente a la velocidad de stall

2) **LLÁMASE** a Concurso para Ingreso a la planta de Controladores de Tránsito Aéreo, para la Dirección General de Aeronáutica Civil.

ANÓTESE, NOTIFÍQUESE Y PUBLÍQUESE.

VÍCTOR VILLALOBOS COLLAO
General de Brigada Aérea (A)
DIRECTOR GENERAL

DISTRIBUCIÓN:

1.-DGAC. DEPARTAMENTO SECRETARÍA GENERAL, OFICINA CENTRAL DE PARTES
2.-DGAC. DRH., SPC., OFICINA RECLUTAMIENTO Y SELECCIÓN
JOL/PCO/DAI/AAC/MFA/RMG