



CHILE

DIRECCION GENERAL
DE AERONAUTICA CIVIL

DAP-PEL 09

**“ADMINISTRACIÓN Y APELACIÓN DE
EXÁMENES PARA OBTENER,
REVALIDAR, RENOVAR O CONVALIDAR
LICENCIAS Y HABILITACIONES”**

OBJ: Aprueba la Edición 1 del DAP PEL 09
"Procedimiento para la administración y
apelación de exámenes para obtener,
revalidar, renovar o convalidar licencias y
habilitaciones".

EXENTA N°

08/04/057/0174

SANTIAGO,

13 MAR 2018

RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL

VISTOS:

- a) La Ley N° 18.916, "Código Aeronáutico";
- b) La Ley N° 16.752, "Orgánica de la DGAC";
- c) DAR 01 Reglamento "Licencias al Personal Aeronáutico";
- d) DAR 06 Reglamento "Operación de Aeronaves";
- e) DAR 08 Reglamento "Aeronavegabilidad";
- f) DAN 91 "Reglas del Aire";
- g) DAN 92 VOL I "Regla de operación para la aviación no comercial aeronaves pequeñas, con motores convencionales y hasta 19 asientos de pasajeros";
- h) DAN 92 VOL II "Regla de operación para operaciones no comerciales- aeronaves grandes, aeronaves propulsadas por motor turbina y operación de la aviación corporativa";
- i) DAN 92 VOL III "Regla de operación para operaciones no comerciales- helicóptero";
- j) DAN 121 "Requisitos de Operación: Operaciones Nacionales, Internacionales Regulares y No Regulares";
- k) DAN 135 "Requisitos de operación: Regulares y No Regulares para aeronaves Pequeñas de Menos de 5.700 kilos o hasta 19 asientos de pasajeros";
- l) DAN 137 "Trabajos Aéreos";
- m) DAP 01-40 "Administración de exámenes teóricos y de vuelo en simulador en el extranjero para aeronaves privadas o comerciales certificadas con 19 asientos de pasajeros o menos";
- n) DAP 01-47 "Actividades de Instrucción de Vuelo sin fines de lucro"; y
- o) DAP PEL 05 "Coordinación entre las empresas aéreas de transporte público y la DGAC a través del Sistema Informático de Personal Aeronáutico (SIPA)".

CONSIDERANDOS:

- a) Que se actualizaron y unificaron los procedimientos de exámenes teóricos, operacional oral y pericia (prácticos), para todo el personal aeronáutico.
- b) Que se produjo el cambio del Sistema de Licencias Aeronáuticas Acreditación de Licencias Virtual e Interactivo "ALVI" por el Sistema Informático de Personal Aeronáutico "SIPA".
- c) Que se incorporaron los procedimientos de apelación y reprobación de los exámenes.

RESUELVO:

1. **DEROGASE** con esta fecha la primera edición del DAP 01-06 "Procedimiento sobre las materias a considerar en el examen operacional oral" aprobado por la Resolución (E) N° 0756 de fecha 29 de agosto de 1990.
2. **DEROGASE** con esta fecha la segunda edición del DAP 01-19 "Procedimientos para rendir Exámenes Teóricos y Prácticos para optar a licencias y habilitaciones aeronáuticas para pilotos, operadores de sistemas, auxiliares de cabina y encargados de operaciones" aprobado por la Resolución (E) N° 02288 de fecha 27 de julio de 2005.
3. **DEROGASE** con esta fecha la tercera edición del DAP 01-39 "Procedimiento de exámenes para obtención de Licencias de Mantenimiento" aprobado por la Resolución (E) N° 01730 de fecha 25 de julio de 2006.
4. **DEROGASE** con esta fecha la primera edición del DAP 01-40 "Administración de exámenes teóricos y de vuelo en simulador en el extranjero para aeronaves privadas o comerciales certificadas con 19 asientos de pasajeros o menos", aprobado por Resolución (E) N° 02192 del 27 de septiembre de 2007.
5. **APRUÉBASE** con esta fecha la primera edición del DAP-PEL 09 "Procedimiento para la administración y apelación de exámenes para obtener, revalidar, renovar o convalidar licencias y habilitaciones".

Anótese y comuníquese.



DISTRIBUCIÓN:

- 1.- DSO - SD Licencias (I).
- 2.- DSO - SD Operaciones (I).
- 3.- DSO - SD Aeronavegabilidad (I).
- 4.- DSO - SD Transporte Público (I).
- 5.- DSO - SD Planificación y Control – Oficina Transparencia.
- 6.- DSO - Sección Normas (I) ✓
- 7.- DSO - Registratura (A)
LSB/RVB/Ist



PROCEDIMIENTO AERONÁUTICO

(Resolución Exenta N° 08/0/1/057/0174 de fecha 13 de marzo de 2018)

“ADMINISTRACIÓN Y APELACIÓN DE EXÁMENES PARA OBTENER, REVALIDAR, RENOVAR O CONVALIDAR LICENCIAS Y HABILITACIONES”

1. PROPÓSITO:

Establecer los procedimientos de exámenes que deben cumplir los postulantes a Pilotos, Tripulantes Auxiliares de Cabina (TAC), Encargado de Operaciones de Vuelo (EOV), Operador de Carga y Estiba (OCE), Ingenieros, Supervisores y Mecánicos de Mantenimiento para la obtención, revalidación, renovación o convalidación de una licencia o habilitación aeronáutica. A su vez, el personal de las FFAA y Carabineros de Chile, deberán cumplir con lo estipulado en este Procedimiento.

2. ANTECEDENTES:

- a) La Ley N° 18.916, “Código Aeronáutico”;
- b) La Ley N° 16.752, “Orgánica de la DGAC”;
- c) El Decreto Supremo N° 11, de fecha 08 ENE. 2004 (D.O. 21 ABR. 2004), “Reglamento sobre Licencias al Personal Aeronáutico”, DAR-01;
- d) DAR 06 Reglamento “Operación de Aeronaves”;
- e) DAR 08 Reglamento “Aeronavegabilidad”;
- f) DAN 91 “Reglas del Aire”;
- g) DAN 92 VOL I “Regla de operación para la aviación no comercial aeronaves pequeñas, con motores convencionales y hasta 19 asientos de pasajeros”;
- h) DAN 92 VOL II “Regla de operación para operaciones no comerciales- aeronaves grandes, aeronaves propulsadas por motor turbina y operación de la aviación corporativa”;
- i) DAN 92 VOL III “Regla de operación para operaciones no comerciales- helicóptero”;
- j) DAN 121 Requisitos de Operación: Operaciones Nacionales, Internacionales Regulares y No Regulares;
- k) DAN 135 Requisitos de operación: Regulares y No Regulares para aeronaves Pequeñas de Menos de 5.700 kilos o hasta 19 asientos de pasajeros;
- l) DAN 137 Trabajos Aéreos;
- m) DAP PEL 05 Coordinación entre las empresas aéreas de transporte público y la DGAC a través del Sistema de Licencias Aeronáuticas.

3. MATERIA:

Todo el personal aeronáutico que desee obtener, revalidar, renovar o convalidar una licencia o habilitación aeronáutica deberá cumplir con lo establecido en este Procedimiento.

3.1. Definiciones

En el presente Procedimiento Aeronáutico los términos y expresiones indicados a continuación, tendrán los significados siguientes:

Aeronave.

Es todo vehículo apto para el traslado de personas o cosas, y destinado a desplazarse en el espacio aéreo, en el que se sustenta por reacción del aire con independencia del suelo.

Aptitud para el vuelo.

La aplicación conveniente de buen juicio y conocimientos sólidos, pericias y actitudes bien consolidadas para lograr los objetivos de vuelo.

Autoridad Aeronáutica.

La Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC).

Autoridad Otorgadora de Licencias.

La Dirección General de Aeronáutica Civil.

Avión (aeroplano).

Aerodino propulsado por motor, que debe su sustentación en vuelo principalmente a reacciones aerodinámicas ejercidas sobre superficies que permanecen fijas en determinadas condiciones de vuelo.

Bitácora Personal de Vuelo.

Documento personal de registro de vuelo, en que se consigna en forma cronológica el tiempo y actividades de vuelo de un titular de licencia.

Categoría de Aeronave.

Clasificación de las aeronaves de acuerdo con características básicas especificadas tales como: avión, helicóptero, planeador y globo.

Centros de Instrucción de Aeronáutica Civil (CIAC) y Centros de Entrenamiento de Aeronáutica Civil (CEAC).

Centro de instrucción y/o entrenamiento que se rige por las DAN 141 y 142 respectivamente, en el cual se proporciona un grado de competencia superior o por lo menos igual al establecido respecto a la experiencia mínima exigida a los requisitos mínimos exigidos al personal que no reciba instrucción y/o entrenamiento que se imparte en el marco de un programa especial supervisado por la DGAC en estas organizaciones.

Centro de Entrenamiento de Aeronáutica Civil (CEAC).

Organización certificada bajo la DAN 142 que provee instrucción para formación de personal aeronáutico regido por el Reglamento de Licencias al Personal Aeronáutico.

Centro de Instrucción de Aeronáutica Civil (CIAC).

Organización certificada bajo la DAN 141 que provee instrucción para formación de personal aeronáutico regido por el Reglamento de Licencias al Personal Aeronáutico.

Competencia.

La combinación de pericias, conocimientos y actitudes que se requiere para desempeñar una tarea ajustándose a la norma prescrita.

Convalidación.

El acto por el cual la DGAC reconoce como válida en Chile la licencia o habilitación otorgada en otro país.

Copiloto (Second in Command-SIC)

Piloto titular de licencia, que presta servicios de pilotaje sin estar al mando de la aeronave, a excepción del piloto que vaya a bordo de la aeronave con el único fin de recibir instrucción de vuelo.

Crédito.

Reconocimiento de medios alternativos o de calificaciones previas.

Criterios de actuación.

Enunciación, para fines de evaluación, sobre el resultado que se espera del elemento de competencia y una descripción de los criterios que se aplican para determinar si se ha logrado el nivel requerido de actuación.

Dispositivo de Instrucción para Simulación de vuelo

Cualquiera de los tres tipos de aparatos que a continuación se describen, en los cuales se simulan en tierra las condiciones de vuelo:

- **Simulador de vuelo (Full Flight Simulator -FFS):** aquel que proporciona una representación exacta de la cabina de pilotaje de un tipo particular de aeronave, que simula positivamente las funciones de los mandos, de las instalaciones y sistemas mecánicos, eléctricos, electrónicos y otros de a bordo, el medio ambiente normal de los miembros de la tripulación de vuelo, la performance y las características de vuelo de ese tipo de aeronave.

- **Entrenador para procedimientos de vuelo (Flight Training Device-FTD):** aquel que reproduce con toda fidelidad el medio ambiente de la cabina de pilotaje y que simula las indicaciones de los instrumentos, las funciones simples de los mandos de las instalaciones y sistemas mecánicos, eléctricos, electrónicos, y otros de a bordo y la performance y las características de vuelo de las aeronaves de una clase determinada.

- **Entrenador básico de vuelo por instrumentos (PC Aviation Training Device-PCATD):** aquel que está equipado con los instrumentos apropiados y que simula el medio ambiente

Elemento de competencia.

Acción que constituye una tarea, en la cual hay un suceso inicial, uno final, que definen claramente sus límites, y un resultado observable.

Globo.

Aeróstato no propulsado por motor, más liviano que el aire.

Habilitación.

Autorización asociada a una licencia e inscrita en ella, y de la cual forma parte, en la que se especifican condiciones especiales, atribuciones o restricciones referentes a dicha licencia.

Helicóptero.

Aerodino que se mantiene en vuelo principalmente en virtud de la reacción del aire sobre uno o más rotores propulsados por motor, que giran alrededor de ejes verticales o casi verticales.

Instrucción Autorizada.

Programas de instrucción emitidos por la DGAC, que se llevan a efecto por entidades autorizadas, que se realizan sin la supervisión directa de la autoridad aeronáutica y que no gozan de crédito para los requisitos de horas de vuelo, de prácticas de mantenimiento ni de otros privilegios.

Instrucción en un CIAC/CEAC.

Proporcionada por los centros de instrucción o entrenamiento aprobados por la DGAC, los cuales están dedicados a impartir cursos de instrucción ajustados a un plan o programa de estudios llevados a cabo sistemáticamente, sin interrupción y bajo estricta supervisión, de acuerdo a los procedimientos descritos en el reglamento respectivo.

Inspector de Aeronavegabilidad (IA), de Operaciones Aéreas (IOA) y de Tripulante Auxiliar de Cabina (ITAC)

Son aquellos agentes del Estado que poseen facultades para efectuar la fiscalización, vigilancia, asesoramiento y administración de exámenes teóricos, operacional oral y de pericia (prácticos), a las Empresas Aéreas, Organización de Mantenimiento Aprobada (OMA), Escuelas de Vuelo, Clubes Aéreos y personal aeronáutico en general.

Instructor Evaluador (IE) y Evaluador de Tripulante Auxiliar de Cabina (IETAC)

Piloto habilitado como instructor, para que se desempeñe como Instructor Evaluador (IE) encargado de administrar pruebas teóricas o de pericia, que constituirán

antecedentes para la renovación de determinadas licencias y habilitaciones aeronáuticas, sin que esto constituya delegación de facultades, establezca relaciones de vinculación o dependencia con la DGAC, ni confiera derecho a percibir remuneraciones o estipendios de ninguna índole sufragados por el Estado. No puede administrar exámenes teóricos o de pericia que constituyan antecedentes para la obtención de una licencia o habilitación aeronáutica.

Instructor.

Persona autorizada por la autoridad aeronáutica para impartir la enseñanza y vigilar el aprendizaje de determinados conocimientos aeronáuticos o la adquisición de cierta pericia en el manejo de las aeronaves o del equipo relacionado con éstas.

Licencia.

Documento oficial otorgado por la DGAC que indica la especialidad aeronáutica del titular y las restricciones en caso de haberlas, y le otorga, dentro del período de su vigencia, la facultad y atribuciones para desempeñar las funciones propias de las habilitaciones expresamente consignadas en ella.

Licencia Provisionales de Vuelo.

Documento oficial de carácter transitorio otorgado por la DGAC que permite a su titular desempeñar funciones aeronáuticas específicas, por un período de tiempo determinado, para los fines que establezca la DGAC. El tiempo máximo de la licencia provisional será de 120 días.

La Licencia Provisional se otorgará al personal aeronáutico:

- Para recibir instrucción cuando deba renovar una licencia o habilitación.
- Para obtener una habilitación de tipo.
- Para el Personal Extranjero que desee obtener una Licencia chilena.

Miembro de la tripulación de vuelo.

Miembro de la tripulación, titular de la correspondiente licencia, a quien se asignan obligaciones esenciales para la operación de una aeronave durante el período de servicio de vuelo.

Organización de Mantenimiento Aprobada (OMA)

Centro de Mantenimiento Aeronáutico (CMA), Centro de Mantenimiento Aeronáutico Extranjero (CMAE) o Club Aéreo con capacidad de ejecutar mantenimiento, certificado y habilitado por la DGAC.

Periodo de Vigencia de una Licencia.

Período determinado por la DGAC, durante el cual el titular de una licencia está facultado para desempeñar las funciones propias de ella, junto con las habilitaciones consignadas en la misma.

Personal Aeronáutico.

Es aquel que desempeña a bordo de las aeronaves o en tierra las funciones técnicas propias de la aeronáutica, tales como la conducción, dirección, operación y cuidado de las aeronaves; su despacho, estiba, inspección y reparación; el control de tránsito aéreo y la operación de las estaciones aeronáuticas.

Personal de Vuelo.

Es el encargado de la operación, mando y funcionamiento de la aeronave o sus partes y del cuidado de las personas o cosas que se transportan en ellas.

Pilotar.

Dirigir u operar los mandos de una aeronave durante el tiempo de vuelo.

Piloto.

Persona titular de una licencia aeronáutica que le permite dirigir u operar los mandos de una aeronave durante el tiempo de vuelo.

Piloto al Mando (Pilot in Command-PIC)

Piloto designado por el explotador o por el propietario de la aeronave en cada operación aérea, para estar al mando de la aeronave y encargarse de la operación segura de un vuelo o parte de éste. El Piloto al Mando se entenderá quien en un avión desempeñe sus funciones en el lado izquierdo y en un Helicóptero en el lado derecho. A su vez, durante la fase de instrucción en vuelo, es el Instructor de Vuelo quien se desempeña como Piloto al mando. No importando su puesto en la aeronave.

Piloto al mando bajo supervisión (Pilot in Command Under Supervision-PICUS)

Copiloto que desempeña, bajo la supervisión del piloto al mando, las responsabilidades y funciones de un piloto al mando, conforme al método de supervisión aceptable para la DGAC. Las horas de vuelo realizadas con esta modalidad, permiten al Copiloto sumar horas de vuelo como Piloto al Mando, para el cumplimiento de los requisitos de su licencia de vuelo superior. El Piloto al mando bajo supervisión no tiene atribuciones para actuar como un Piloto de Crucero (Cruise Captain).

Planeador.

Aerodino no propulsado por motor, más pesado que el aire, que principalmente deriva su sustentación en vuelo de reacciones aerodinámicas sobre superficies que permanecen fijas en determinadas condiciones de vuelo.

Renovar una licencia.

Acto administrativo que se realiza después que una licencia y su respectiva habilitación hayan perdido su vigencia y que renueva las atribuciones de las mismas por un nuevo período, después que se han cumplido los requisitos establecidos.

Revalidar una licencia.

Acto administrativo que se realiza antes que una licencia y su respectiva habilitación hayan perdido su vigencia y que permite al titular continuar ejerciendo las atribuciones de las mismas por un nuevo período.

Sistema Informático de Personal Aeronáutico (SIPA)

Plataforma Web de la DGAC que permite al personal aeronáutico y a los operadores aerocomerciales efectuar trámites, solicitudes y seguimientos a distancia, relacionados con licencias y habilitaciones.

Unidad de competencia.

Función discreta que consta de varios elementos de competencia.

Validación de requisitos de Licencia Extranjera.

Acto administrativo mediante el cual se le reconoce al solicitante, los requisitos cumplidos de una licencia extranjera para efectos de otorgarle una licencia nacional.

CAPÍTULO A

GENERALIDADES

4.1. Procedimientos que se deben cumplir para rendir los Exámenes para la Obtención, Revalidación, Renovación, Convalidación de Licencia y/o Habilitación; y las operaciones especiales de tripulación con licencia extranjera sobre espacio aéreo chileno.

4.1.1. Obtención de Licencia y/o Habilitación Aeronáutica

La reglamentación aeronáutica considera para la obtención de una licencia y/o habilitación que el usuario debe rendir: todos los exámenes teóricos, operacional oral y de pericia (práctico), requeridos para cada caso en particular.

4.1.2. Revalidación de Licencia y/o Habilitación Aeronáutica

4.1.2.1. La reglamentación aeronáutica no considera para la revalidación de una licencia rendir exámenes teóricos.

4.1.2.2. La habilitación de vuelo por instrumentos y la estandarización de instructor de vuelo, de Piloto y de Trabajos Aéreos, deberán solamente efectuar los exámenes o estandarización, de acuerdo a lo estipulado en la reglamentación respectiva.

4.1.3. Renovación de Licencia y/o Habilitación Aeronáutica

4.1.3.1. Renovación que tenga menos de 24 meses vencida su habilitación:

4.1.3.1.1. Para Pilotos, se considerará como fecha inicial el último vuelo efectuado, solo se deberá efectuar un reentrenamiento de competencias en aeronave o en un dispositivo de instrucción para simulación de vuelo con instructor de vuelo, dejando una nota del vuelo en la bitácora de piloto y presentar una calificación final en la DGAC, de acuerdo al programa aprobado.

4.1.3.1.2. Para Tripulante Auxiliar de Cabina, se considera como fecha inicial el último vuelo efectuado, solo se deberá efectuar un reentrenamiento de competencias en la Empresa Aérea y presentar un certificado del explotador ante la DGAC.

4.1.3.1.3. Para EOv y OCE, se considera desde el tiempo que esta vencida su licencia por certificación médica, en el caso del EOv deberá efectuar un curso de actualización de procedimientos, manejos de manuales y tablas de performance, presentando finalmente un certificado del Explotador ante la DGAC. En el caso del OCE deberá efectuar un reentrenamiento de peso y estiba, presentando finalmente un certificado del Explotador ante la DGAC.

4.1.3.1.4. Para Supervisor y Mecánico, si su Licencia esta vencida por certificación médica o falta de cursos de perfeccionamiento, deberá rendir un examen de reglamentación aeronáutica. Y si es la Habilitación, deberá rendir un examen con respecto a la habilitación (ala fija, rotatoria, globo, especialista y profesional (solo supervisor)).

4.1.3.1.5. Para Ingeniero, se considera que el solicitante no ha desempeñado actividades propias de su título durante el periodo de vigencia de su certificado médico, deberá rendir un examen de reglamentación aeronáutica.

4.1.3.2. Renovación que tenga más de 24 meses vencida su habilitación:

4.1.3.2.1. Para Pilotos, se considerará como fecha inicial el último vuelo efectuado, y se deberá rendir todos los exámenes teóricos, operacional oral y de pericia que dieron origen a la licencia o habilitación aeronáutica, de acuerdo al programa de reentrenamiento aprobado por la DGAC.

4.1.3.2.2. Para Tripulante Auxiliar de Vuelo, se considera como fecha inicial el último vuelo efectuado, y se deberá efectuar todos los exámenes teóricos y prácticos que dieron origen a la licencia o habilitación aeronáutica, de acuerdo al programa de reentrenamiento aprobado por la DGAC.

4.1.3.2.3. Para EOY y OCE, se considera desde el tiempo que esta vencida su licencia por certificación médica, en el caso del EOY deberá efectuar un curso de actualización de procedimientos, manejos de manuales y tablas de performance, presentando finalmente un certificado del Explotador y rendir examen teórico y operacional oral que dieron origen a la licencia o habilitación aeronáutica. En el caso del OCE deberá rendir examen teórico inicial.

4.1.3.2.4. Para Supervisor y Mecánico, si su licencia esta vencida por certificación médica o falta de cursos de perfeccionamiento, deberá rendir todos los exámenes teóricos y prácticos. Y si es la Habilitación, deberá rendir un examen con respecto a la habilitación (ala fija, rotatoria, globo, especialista o profesional (solo supervisor)).

4.1.3.2.5. Para Ingeniero, se considera que el solicitante no ha desempeñado actividades propias de su título, deberá rendir examen de reglamentación aeronáutica e inglés.

4.1.3.2.6. Todos los exámenes operacionales oral y de perica (prácticos) serán administrados por un Inspector de la DGAC.

4.1.4. Convalidación de una Licencia y/o Habilitaciones Aeronáuticas Extranjeras:

4.1.4.1. El titular de una licencia y/o habilitación aeronáutica extranjera vigente, para desempeñar sus funciones como piloto deberá convalidar su licencia ante la DGAC Chile.

- 4.1.4.2. Si el personal aeronáutico va a realizar actividades privadas o deportivas en aeronaves matrícula chilena, en espacio aéreo chileno, deberá rendir el examen de reglamentación aérea correspondiente a la licencia del titular; y de las reglas de vuelo por instrumentos (IFR) cuando vaya a efectuar operaciones IFR.
- 4.1.4.3. Si el personal aeronáutico va a realizar actividades comerciales de cabotaje en aeronaves matrícula chilena, deberá obtener licencia y habilitaciones aeronáuticas de Chile. Se deberá rendir todos los exámenes teóricos, operacional oral (si corresponde) y de pericia (prácticos) que son requisitos en el reglamento de "Licencias al Personal Aeronáutico" de la licencia o habilitación aeronáutica solicitada.
- 4.1.4.4. Si el personal aeronáutico con licencia de vuelo extranjera, va a realizar un trabajo aéreo específico por un periodo no mayor a 6 meses, deberá rendir el examen de reglamentación aérea. Si el personal aeronáutico permanece más de los 6 meses en Chile, deberá obtener la licencia y habilitación aeronáutica chilena, para lo cual, deberá rendir todos los exámenes teóricos, operacional oral (si corresponde) y de pericia (prácticos) correspondiente a la licencia y/o habilitación a la que postula.
- 4.1.5. Operaciones especiales de tripulación con licencia extranjera sobre espacio aéreo chileno.**
- 4.1.5.1. El titular de una licencia y/o habilitación aeronáutica extranjera que vaya a operar una aeronave extranjera en espacio aéreo chileno, será necesario rendir el examen de reglamentación de acuerdo a la licencia del titular.
- 4.1.5.2. Si el titular va a efectuar un trabajo aéreo en Chile, ya sea en aeronave matrícula chilena o extranjera, y se exige habilitación de función para realizar la actividad de vuelo, y la licencia extranjera no indica que puede efectuar dicha actividad, el piloto deberá demostrar su competencia ante la DGAC:
- 4.1.5.2.1. Aeronave matrícula chilena:
- Recibir instrucción de vuelo por un instructor de vuelo habilitado y presentar una calificación final a la DGAC;
 - Rendir examen teórico correspondiente;
 - Rendir examen de pericia ante un IOA; y
 - En la licencia convalidada constaran la habilitación autorizada.
- 4.1.5.2.2. Aeronave matrícula extranjera:
- Rendir examen de pericia ante un Inspector de Operaciones Aéreas (IOA); y
 - En la licencia convalidada constaran la habilitación autorizada.

4.2. El procedimiento para rendir los exámenes se efectuará en tres etapas:

- a) Solicitud del usuario para rendir examen;
- b) Coordinación del examen entre el usuario y la DGAC; y
- c) Rendición del o los exámenes por parte del usuario.

4.2.1. Solicitud del examen por parte del usuario

4.2.1.1. La solicitud se efectuará por medio del Sistema Informático de Personal Aeronáutico (SIPA) contenido en el portal Web institucional, donde se indicará el tipo de examen que se desee rendir: teórico, operacional oral o de pericia (práctico).

4.2.1.2. Efectuada la solicitud, el postulante recibirá un correo electrónico (e-mail) señalando el o los exámenes que debe rendir: teórico, operacional oral o de pericia (práctico).

4.2.1.3. Tratándose de exámenes teóricos, el postulante acusará recibo indicando:

- a) Número de Folio asignado a su solicitud.
- b) Semana preferencial para ser considerada en la programación del examen.
- c) Lugar elegido preferencialmente para rendir examen: Edificio Aeronáutico Central (EAC), Oficina ARO u otra dependencia autorizada por la DGAC.
- d) Con el acuse de recibo del postulante, se efectuará la programación de los exámenes correspondientes a la solicitud.

4.2.1.4. Tratándose de exámenes operacionales orales y/o de pericia, el postulante acusará recibo indicando:

- a) Número de Folio asignado a su solicitud.
- b) Semana preferencial para ser considerada en la programación del examen operacional oral, si corresponde.
- c) Semana preferencial para ser considerada en la programación del examen de pericia.
- d) Aeropuerto, Aeródromo, Helipuerto, CIAC/CEAC, Dispositivo de Instrucción para Simulación de Vuelo, Entrenador para Procedimientos de Cabina o Mock-Up donde se efectuará el examen práctico.
- e) Tipo y matrícula de la aeronave que se utilizara para el examen, si corresponde.
- f) Entidad a la que pertenece el postulante: Empresa Aérea, Escuela de Vuelo, CIAC/CEAC, Club Aéreo u Organización de Mantenimiento Aprobada (OMA). Si es presentado por un Instructor de vuelo "Free-Lance", su nombre y dirección de correo electrónico (email).

4.2.2. Programación de examen por parte de la DGAC

4.2.2.1. El usuario recibirá una notificación del Subdepartamento Licencias con la fecha, hora y lugar en que rendirá el examen.

4.2.2.2. Previo a la programación del o los exámenes que requieran de una comisión del servicio de personal de la DGAC, se deberá efectuar el pago del costo de la comisión correspondiente de acuerdo con el Reglamento correspondiente.

4.2.3. Ejecución del examen por parte del usuario

- 4.2.3.1. El personal aeronáutico en general, ejecutará el examen de acuerdo con la programación y recibirá los resultados de parte de la DGAC, vía correo electrónico (email) o de forma presencial, según corresponda.
- 4.2.3.2. En los exámenes de pericia para Pilotos de Transporte Público y Tripulantes Auxiliares de Cabina (pertenecientes a Líneas Aéreas) se aplicará lo dispuesto en el DAP PEL 05 “Coordinación entre las Empresas Aéreas de Transporte Público y la DGAC a través del Sistema Informático de Personal Aeronáutico (SIPA)”.
- 4.2.3.3. Los pilotos que no pertenecen a Líneas Aéreas y deseen habilitarse en aeronaves de Transporte Público deberán dar cumplimiento a lo dispuesto en este Procedimiento en el numeral 6.7 “Personal que no pertenece a una Línea Aérea”

4.3. El procedimiento para rendir examen en el extranjero, el postulante deberá:

- 4.3.1. Una vez conocida la fecha de asignación para el examen de vuelo en una aeronave o en un dispositivo de instrucción para simulación de vuelo, el postulante hará la solicitud por medio de una carta dirigida al Jefe del Subdepartamento Licencias con 35 días previos a la fecha de la administración de examen como mínimo, indicando el tipo de licencia o habilitación a obtener, revalidar o renovar, país, fecha, lugar, empresa que imparte el curso y el programa teórico y práctico para la obtención. La empresa aérea o piloto en la carta formal deberá señalar que se harán cargo de los costos asociados de este servicio.
- 4.3.2. Realizar la solicitud en el SIPA, dentro de los 5 días siguientes a la solicitud formal.
- 4.3.3. La DGAC, dará comienzo al proceso administrativo para la dictación del Decreto correspondiente a la comisión del servicio.
- 4.3.4. La DGAC, habiendo recibido la solicitud formal por parte de la empresa aérea o piloto, informará de los costos del servicio y del Inspector de la DGAC designado para la administración del examen.
- 4.3.5. La empresa aérea o piloto solicitante, deberán depositar el monto total de los costos involucrados del servicio, en la cuenta de la DGAC con 20 días de anticipación a la fecha de salida del país del Inspector de la DGAC, y enviar el comprobante de depósito vía email o entregarlo personalmente al Subdepartamento Comercial, Sección Costos, Tarifas y Ventas, en el Edificio Aeronáutico Central, ubicado en Miguel Claro 1314, Providencia;
- 4.3.6. Se permitirá a la empresa aérea o piloto solicitante efectuar la compra del pasaje para el Inspector de la DGAC, para lo cual este debe ser remitido junto con el comprobante de depósito de los costos de servicio (entiéndase: viático, movilización, pasajes u otros);

- 4.3.7. Previo a la administración del examen, el postulante deberá:
- 4.3.7.1. Tener el o los programas de instrucción aprobados por la DGAC.
 - 4.3.7.2. Presentar copia y validez del certificado de calificación del correspondiente dispositivo de instrucción para simulación de vuelo, otorgado por la Autoridad Aeronáutica de dicho país y debidamente autorizado por la DGAC;
 - 4.3.7.3. Presentar copia de todas las calificaciones de vuelo efectuado por la tripulación;
 - 4.3.7.4. Presentar copia del certificado de aprobación del curso teórico y práctico en la respectiva aeronave;
 - 4.3.7.5. Presentar copia del examen teórico de sistemas de la aeronave y resultado final obtenido en el respectivo centro de instrucción.
 - 4.3.7.6. El Inspector de la DGAC, habiendo validado la información anterior, procederá a administrar el examen operacional oral al piloto o tripulación.
 - 4.3.7.7. Terminado el proceso de validación de la instrucción y habiendo aprobado los exámenes teóricos y operacional oral, se procederá a la administración del examen de pericia (práctico) que consiste en:

Briefing del vuelo a realizar 30 minutos; examen práctico en simulador 2 ó 3 horas por cada piloto, según corresponda a la habilitación de tipo o función a obtener; y el debriefing del vuelo 30 minutos.
 - 4.3.8. Cualquier modificación por parte de la empresa aérea o piloto solicitante en relación a la comisión original, deberá presentarlo con una carta formal dirigida al Jefe del Subdepartamento Licencia a lo menos 3 días hábiles antes de que el Inspector de la DGAC inicie su comisión del servicio. Los costos de la modificación de la comisión serán de cargo de la empresa aérea o piloto solicitante, lo cual estará indicado en la carta formal.

CAPÍTULO B**AVIACIÓN GENERAL****PILOTOS****5.1. Exámenes Teóricos**

- 5.1.1. Los exámenes teóricos serán administrados en el Subdepartamento Licencias, en las Oficinas ARO u otra dependencia autorizada por la DGAC.
- 5.1.2. Los exámenes teóricos de licencia, habilitación de clase y función estarán redactados en idioma español; y aquellas habilitaciones de tipo que tengan de base un manual en idioma inglés, se redactarán en idioma inglés.
- 5.1.3. Las respuestas de desarrollo se entregarán en idioma español; y cuando corresponda de acuerdo al manual del fabricante en idioma inglés.
- 5.1.4. Para la preparación de los exámenes de licencia y habilitaciones de función, el postulante utilizará el banco de preguntas que se encuentra publicado en el portal Web institucional. Para la preparación de los exámenes de las habilitaciones de tipo se deberá utilizar el manual del fabricante.
- 5.1.5. El postulante se presentará con los elementos y documentos necesarios para cada materia, descritos en el banco de preguntas.
- 5.1.6. El tiempo disponible para responder cada módulo del examen teórico está predeterminado y figurará en la pantalla del computador durante todo el transcurso del examen.
- 5.1.7. Los exámenes son de carácter individual, por lo cual, la persona que participa en un examen de conocimientos teóricos no podrá:
- a) Copiar;
 - b) Sacar intencionalmente de la sala el formulario de exámenes de conocimientos teóricos; darlo a otra persona; o recibirlo de otra persona;
 - c) Proporcionar o recibir ayuda, por cualquier medio, durante el examen; y
 - d) Utilizar cualquier medio o dispositivo electrónico, material o ayuda no permitido durante el examen.
- 5.1.8. Si un postulante incurre en cualquier conducta descrita en el numeral 5.1.7, su examen se finalizará y/o el formulario de examen le será retirado, quedando inhabilitado para rendir nuevamente el examen hasta que el Jefe del Subdepartamento Licencias indique el proceder.
- 5.1.9. Para el personal aeronáutico en general, los exámenes teóricos se rendirán y aprobarán por cada materia (módulo) siendo el porcentaje mínimo de cada una de

ellas para su aprobación de 75%. Tratándose de los exámenes para la Habilitación de Instructor de Vuelo o Ayudante Instructor de vuelo el porcentaje mínimo de aprobación será de 85%.

- 5.1.10. El resultado aparecerá en pantalla una vez finalizado el examen y, además, se le enviará vía correo electrónico (email) al postulante.
- 5.1.11. Luego de la aprobación de todas las áreas de conocimiento o módulos del examen teórico, el plazo para rendir el examen operacional oral o de pericia (práctico), cuando ello corresponda, será de 24 meses a contar de la fecha del primer módulo o materia rendida. Transcurrido dicho periodo, se deberá rendir las materias o módulos de exámenes teóricos vencidos antes de programar los siguientes exámenes de su proceso en particular. Para el caso de los alumnos pilotos este plazo será de 12 meses.
- 5.1.12. Los Pilotos que rindan el examen teórico de Piloto de Transporte de Línea Aérea, tendrá la condición de indefinido y solo deberá rendirlo nuevamente cuando el piloto haya estado con su licencia vencida y el último vuelo realizado tenga más de 24 meses desde la fecha de su ejecución.
- 5.1.13. Los exámenes programados que por problemas del usuario no sean rendidos, no podrán ser reprogramados para una fecha inferior a diez (10) días hábiles.
- 5.1.14. Con el o los exámenes teóricos rendidos y aprobados, el postulante podrá solicitar el examen operacional oral y/o pericia (práctico) que correspondan.
- 5.1.15. La obligatoriedad de rendir los exámenes teóricos antes del examen operacional oral y de pericia, será evaluada cuando se tenga que efectuar un curso teórico y práctico en un dispositivo de instrucción para simulación de vuelo en el extranjero.

5.2. Examen Operacional Oral.

- 5.2.1. Luego de aprobado el o los exámenes teóricos pertinentes, el solicitante coordinará con el Subdepartamento Licencias, vía correo electrónico (email) para rendir examen operacional oral conducente a la obtención o renovación de licencia y/o habilitación.
- 5.2.2. El examen será administrado de acuerdo con las Cartillas de Exámenes Operacionales Orales que se encuentran publicadas en el portal Web institucional.
- 5.2.3. El postulante deberá acreditar la vigencia de su licencia de alumno piloto, piloto o licencia provisional, según corresponda, bitácora personal de vuelo, carpeta de instrucción de vuelo y la calificación final firmada por el instructor.
- 5.2.4. La calificación final, tendrá una vigencia de 90 días, luego de los cuales, deberá acreditarse reentrenamiento y presentar una nueva calificación final.

- 5.2.5. Cualquier incumplimiento al punto 5.2.3 y 5.2.4, significará la suspensión del examen operacional oral y requerirá nueva coordinación.
- 5.2.6. Para la obtención o renovación de una licencia y/o habilitación, se exigirá conocimiento completo y exacto de las limitaciones y procedimientos de emergencias inmediatas (Ítems de Recall, Memory items o Bold Face) de la aeronave que se utilizará para el examen de vuelo.
- 5.2.7. Cualquier ítem de la cartilla de Examen Operacional Oral calificado como “**Insatisfactorio**” implicará la reprobación del examen operacional oral.
- 5.2.8. El examen Operacional Oral aprobado tendrá una vigencia de noventa (90) días, vencido el plazo, el examen deberá administrarse nuevamente por un IOA antes de rendir el examen de pericia.

**5.3. Examen de Pericia
(Aeronaves de hasta 19 asientos de acuerdo al certificado de aeronavegabilidad otorgado por la DGAC)**

- 5.3.1. Luego de aprobados los exámenes teóricos y operacional oral, si corresponde, el solicitante vía correo electrónico (email) deberá realizar las coordinaciones para rendir examen de pericia.
- 5.3.2. El postulante o quien lo presente, indicará la fecha, hora y lugar deseado, el Aeropuerto, Aeródromo, Helipuerto, CIAC/CEAC o Escuela de Vuelo, dispositivo de instrucción para simulación de vuelo y la aeronave o equipo a emplear.
- 5.3.3. Tratándose de aeronaves monoplazas y/o con un solo grupo de controles, la prueba de pericia podrá administrarse mediante observación desde tierra o desde otra aeronave. Esto no es válido para administrar exámenes prácticos para obtener o revalidar habilitaciones de vuelo por instrumentos o instructor de vuelo.
- 5.3.4. Las pruebas de pericia pueden administrarse en Aeronaves Deportivas Livianas (LSA)-Avión, siempre que cumplan con las características señaladas en la DAN 141.
- 5.3.5. Las aeronaves experimentales no podrán utilizarse para la administración de un examen de vuelo conducente a la obtención de una licencia o habilitación de clase o tipo. Para lo cual, el piloto deberá presentarse con una aeronave con certificado de aeronavegabilidad vigente otorgado por la DGAC.
- 5.3.6. Las Aeronaves Deportivas Livianas (LSA)-distintas a categoría avión, ULM y UL estarán exentos de examen para la obtención de la licencia y en su defecto deberán presentar una calificación final del instructor de vuelo especificando que el alumno piloto ha alcanzado el estándar requerido para la operación segura y eficiente de la aeronave.

- 5.3.7. Si por cualquier razón, el examen de pericia para pilotos se debe rendir en una aeronave distinta a la aeronave del examen operacional oral, se debe administrar un examen de limitaciones y emergencias de la aeronave a utilizar en el examen de vuelo o de acuerdo con el dispositivo de instrucción para simulación de vuelo.
- 5.3.8. Durante la administración de exámenes en Aviación General, no se permitirá que un postulante se presente a rendir dos exámenes de obtención en el mismo día.
- 5.3.9. IFR:
- a) Para la obtención de la habilitación de vuelo por instrumentos (IFR), se exigirá 3 aproximaciones: 1 aproximación de precisión (ILS) y 2 de no precisión (VOR/VOR-DME/RNAV).
 - b) Cada vez que se deba proceder de acuerdo con el punto a), demostrará conocimiento completo y exacto de las limitaciones y procedimientos de emergencias inmediatas (Ítems de Recall, Memory items o Bold Face) de la aeronave que se utilizará para el examen de vuelo. Con respecto a los exámenes que se efectúan en el dispositivo de instrucción para simulación de vuelo (Entrenador básico, FTD o Simulador de vuelo) se aplicará el examen de acuerdo con la aeronave que se está simulando o la aeronave que habitualmente el piloto efectúa las operaciones aéreas.
- 5.3.10. Para los exámenes de obtención de una Licencia de Piloto de Transporte de Línea Aérea, el postulante podrá rendir el examen de vuelo en una aeronave o en un dispositivo de instrucción para simulación de vuelo, como mínimo de la clase multimotor terrestre que no requiera copiloto (SIC); ocupando el postulante cualquier lugar o estación de pilotaje, a condición de que se verifique la totalidad de las funciones, maniobras y procedimientos requeridos para la licencia.
- 5.3.11. El postulante que rinda el examen de habilitación desde el puesto de Piloto al Mando (PIC) y el examen sea aprobado, quedará habilitado como **“Piloto al mando”**.
- 5.3.12. El postulante que rinda el examen de habilitación desde el puesto de Copiloto (SIC) y el examen sea aprobado, quedará habilitado como **“Copiloto”** y así constatará en su licencia.
- 5.3.13. Si un Piloto TLA con la limitación de “Copiloto” en su licencia y desea eliminar dicha limitación, deberá realizar un proceso normal de entrenamiento (cumpliendo con todas las disposiciones correspondientes) y rendir examen de vuelo desde el puesto de piloto al mando (PIC), demostrando que tiene la competencia requerida.
- 5.3.14. Los exámenes no rendidos por razones de fuerza mayor, serán reprogramados de acuerdo a disponibilidad de los IOA.

5.3.15. Todos los exámenes de pericia para una obtención o renovación mayor de 24 meses de licencia o habilitación serán administrados por un IOA, salvo se haya especificado un procedimiento diferente.

5.4. Revalidación de la habilitación de vuelo por instrumentos (IFR):

5.4.1. Para la revalidación de la habilitación de vuelo por instrumentos (IFR), se exigirá 2 aproximaciones: 1 aproximación de precisión (ILS o CAT ILS) y 1 de no precisión (VOR/VOR-DME/RNAV).

5.4.2. Cada vez que se deba proceder de acuerdo con el punto 5.4.1, demostrará conocimiento completo y exacto de las limitaciones y procedimientos de emergencias inmediatas (Ítems de Recall, Memory items o Bold Face) de la aeronave que se utilizará para el examen de vuelo. Con respecto a los exámenes que se efectúan en el dispositivo de instrucción para simulación de vuelo (Entrenador básico, FTD o Simulador de vuelo) se aplicará el examen de acuerdo con la aeronave que se está simulando o la aeronave que habitualmente el piloto efectúa las operaciones aéreas.

5.4.3. Piloto con Licencia de Piloto de Transporte de Línea Aérea o Comercial:

5.4.3.1. Se efectuará 2 verificaciones de competencias dentro del periodo de 12 meses, ya sea en aeronave o en un dispositivo de instrucción para simulación de vuelo.

5.4.3.2. Estos exámenes de pericia no pueden ser menor a 4 y no mayor a 8 meses. Para esto hay que tener en antecedente lo siguiente:

- a) Si un piloto rinde un examen IFR antes de su 6º mes, es decir, al 4º o 5º mes, la fecha de examen del 6º mes, se sigue respetando y esta fecha no se debe adelantar, debido a que si se adelanta el piloto estaría rindiendo 3 exámenes en 12 meses;
- b) Si un piloto no puede rendir el examen IFR en su 6º mes, el piloto en un periodo de 12 meses puede pedir una prórroga IFR. Una vez que el piloto pide la prórroga para el 7º u 8º mes (máximo son dos meses de prórroga) puede seguir ejerciendo todas las atribuciones de su habilitación IFR. Una vez que el piloto rinde su examen IFR, la fecha inicial del siguiente examen IFR que era en el 12º mes, se debe mantener;
- c) Solo está permitido una prórroga IFR en un periodo de 12 meses. No pueden solicitarse dos prórrogas consecutivas; y
- d) Si un piloto al 8º mes no puede rendir el examen IFR, se presentan dos situaciones:
 - i) Si el piloto rinde el examen IFR al 9º mes y así de forma consecutiva, la fecha inicial de su siguiente examen IFR no se modifica, es decir, si rinde examen al 9º mes le quedan 3 meses para su próxima evaluación; o

- ii) Si el piloto rinde el examen IFR al 9º mes, pero presenta una calificación final de reentrenamiento con un Instructor de vuelo habilitado en vuelo por instrumentos, la fecha de su siguiente examen IFR se extiende en 6 meses más. Es decir, el piloto actualiza sus fechas de examen a un periodo normal.

5.4.4. Piloto con Licencia de Piloto Privado:

- 5.4.4.1. Se efectuará 1 verificación de competencias dentro del periodo de 12 meses, ya sea en aeronave o en un dispositivo de instrucción para simulación de vuelo, demostrando haber volado 6 horas como PIC o 12 como SIC en vuelo IFR, el último semestre. Si no cumple el requisito de horas de vuelo, deberá presentar un reentrenamiento con Instructor de Vuelo habilitado en vuelo por instrumentos, con la correspondiente calificación final.
- 5.4.4.2. Si el piloto no rinde el examen al 12º mes, deberá presentar un reentrenamiento con Instructor de Vuelo habilitado en vuelo por instrumentos, con la correspondiente calificación final.
- 5.4.4.3. Para el caso de los pilotos privados, no hay prórroga de IFR.

5.4.5. Aeronaves Multimotor

Si el piloto va a rendir el examen IFR, y la aeronave tiene una planta de poder multimotor (más de un motor), deberá efectuar la verificación de competencias en una aeronave o en un dispositivo de instrucción para simulación de vuelo, que permita la demostración de una aproximación IFR con un motor en falla (Cero Potencia o Zero Thrust). Si el piloto tiene una habilitación de tipo multimotor, y desea utilizar un dispositivo de instrucción para simulación de vuelo, este deberá estar certificado por la DGAC para vuelo multimotor y poder demostrar la operación con un solo motor.

- 5.4.6. Para aquellos pilotos de aviación general que soliciten una obtención, revalidación o renovación de una habilitación de tipo e IFR, cuya aeronave tenga una capacidad máxima de hasta 19 asientos de acuerdo con el certificado de aeronavegabilidad otorgado por la DGAC, y dicho proceso de instrucción/entrenamiento se efectuará en un dispositivo de instrucción para simulación de vuelo en el extranjero; tendrán en cuenta que:
 - a) El dispositivo de instrucción para simulación de vuelo deberá ser Categoría “D” o “C” con sistema visual avanzado;
 - b) El dispositivo de instrucción para simulación de vuelo deberá contar con una certificación de simulación de operación vigente y emitido por el Estado en el cual opera;

- c) El programa de instrucción/entrenamiento de la empresa del dispositivo de instrucción para simulación de vuelo, será presentado en la DGAC para su revisión y aprobación; y
- d) El examen de vuelo en el dispositivo de instrucción de simulación de vuelo será administrado por un IOA.

Si se cumple con todo lo dispuesto en esta sección y el examen de vuelo está aprobado, la habilitación de tipo e IFR tendrán una validez de 12 meses.

5.5. Mínimos Meteorológicos.

5.5.1. Región Metropolitana:

5.5.1.1. Examen de Licencia o Habilitación: VFR, libre de nubes y a la vista de tierra o agua.

5.5.1.2. Examen de la habilitación de vuelo por instrumentos (IFR):

- a) Monomotor: VFR, libre de nubes y a la vista de tierra o agua.
- b) Multimotor terrestre o Tipo: 3,2 km de visibilidad, se puede volar en nubes teniendo una base AGL de 2000' y un sistema de anti-hielo o deshielo que permita que la aeronave pueda realizar un vuelo sostenido bajo esas condiciones; se puede cruzar capas de no más de 1000' de espesor.

5.5.2. Fuera de la Región Metropolitana:

5.5.2.1. Examen de Licencia o habilitación: VFR, libre de nubes y a la vista de tierra o agua.

5.5.2.2. Examen de la habilitación de vuelo por instrumentos (IFR):

- a) Monomotor: VFR, libre de nubes y a la vista de tierra o agua.
- b) Multimotor terrestre o Tipo: 2,0 km de visibilidad, se puede volar en nubes teniendo una base AGL de 2000' y un sistema de anti-hielo o deshielo que permita que la aeronave pueda realizar un vuelo sostenido bajo esas condiciones; se puede cruzar capas de no más de 2000' de espesor.

CAPÍTULO C**TRANSPORTE PÚBLICO****PILOTOS, TRIPULANTES AUXILIAR DE CABINA, ENCARGADOS DE OPERACIONES DE VUELO (EOV) Y OPERADORES DE CARGA Y ESTIBA (OCE)****6.1. Exámenes Teóricos**

- 6.1.1. Los exámenes teóricos serán administrados en el Subdepartamento Licencias, en las Oficinas ARO u otra dependencia autorizada por la DGAC.
- 6.1.2. Los exámenes teóricos de licencia, habilitación de clase y función estarán redactados en idioma español; y aquellas habilitaciones de tipo que tengan de base un manual en idioma inglés, se redactarán en idioma inglés.
- 6.1.3. Las respuestas de desarrollo se entregarán en idioma español; y cuando corresponda de acuerdo al manual del fabricante en idioma inglés.
- 6.1.4. Para la preparación de los exámenes de licencia y habilitaciones de función, el postulante utilizará el banco de preguntas que se encuentra publicado en el portal Web institucional. Para la preparación de los exámenes de las habilitaciones de tipo se deberá utilizar el manual del fabricante.
- 6.1.5. El postulante se presentará con los elementos y documentos necesarios para cada materia, descritos en el banco de preguntas.
- 6.1.6. El tiempo disponible para responder cada módulo del examen teórico está predeterminado y figurará en la pantalla del computador durante todo el transcurso del examen.
- 6.1.7. Los exámenes son de carácter individual, por lo cual, la persona que participa en un examen de conocimientos teóricos no podrá:
- a) Copiar;
 - b) Sacar intencionalmente de la sala el formulario de exámenes de conocimientos teóricos; darlo a otra persona; o recibirlo de otra persona;
 - c) Proporcionar o recibir ayuda, por cualquier medio, durante el examen; y
 - d) Utilizar cualquier medio o dispositivo electrónico, material o ayuda no permitido durante el examen;
- 6.1.8. Si un postulante incurre en cualquier conducta descrita en el numeral 6.1.7, su examen se finalizará y/o el formulario de examen le será retirado, quedando inhabilitado para rendir nuevamente el examen hasta que el Jefe del Subdepartamento Licencias indique el proceder.

- 6.1.9. Para el personal aeronáutico en general, los exámenes teóricos se rendirán y aprobarán por cada materia (módulo) siendo el porcentaje mínimo de cada una de ellas para su aprobación de 75%. Tratándose de los exámenes para la Habilitación de Instructor de Vuelo o Ayudante Instructor de vuelo, el porcentaje mínimo de aprobación será de 85%.
- 6.1.10. El resultado aparecerá en pantalla una vez finalizado el examen y, además, se le enviará vía correo electrónico (email) al postulante.
- 6.1.11. Luego de la aprobación de todas las áreas de conocimiento o módulos del examen teórico, el plazo para rendir el examen operacional oral o de pericia (práctico), cuando ello corresponda, será de 24 meses a contar de la fecha del primer módulo o materia rendida. Transcurrido dicho periodo, se deberá rendir las materias o módulos de exámenes teóricos vencidos antes de programar los siguientes exámenes de su proceso en particular.
- 6.1.12. Los Pilotos que rindan el examen teórico de Piloto de Transporte de Línea Aérea, tendrá la condición de indefinido y solo deberá rendirlo nuevamente cuando el piloto haya estado con su licencia vencida y el último vuelo realizado tenga más de 24 meses desde la fecha de su ejecución.
- 6.1.13. Los exámenes programados que por problemas del usuario no sean rendidos, no podrán ser reprogramados para una fecha inferior a diez (10) días hábiles.
- 6.1.14. Con el o los exámenes teóricos rendidos y aprobados, el postulante podrá solicitar el examen operacional oral y/o pericia (práctico) que corresponda.
- 6.1.15. La obligatoriedad de rendir los exámenes teóricos antes del examen operacional oral y de pericia, será evaluada cuando se tenga que efectuar un curso teórico y práctico en un dispositivo de instrucción para simulación de vuelo en el extranjero.

6.2. Examen Operacional Oral

6.2.1. Para Pilotos.

- 6.2.1.1. Luego de aprobado el o los exámenes teóricos pertinentes, el solicitante informará a la empresa aérea el resultado vía correo electrónico (email) para que de acuerdo a la DAP PEL 05 "Coordinación entre las Empresas Aéreas de Transporte Público y la DGAC a través del Sistema Informático de Personal Aeronáutico (SIPA)" se efectúe la coordinación con la DGAC.
- 6.2.1.2. El examen será administrado de acuerdo con las Cartillas de Exámenes Operacionales Orales que se encuentran publicadas en el portal Web institucional.

- 6.2.1.3. El postulante deberá acreditar la vigencia de su licencia de piloto o licencia provisional, según corresponda, bitácora personal de vuelo, carpeta de instrucción de vuelo y la calificación final firmada por el instructor.
- 6.2.1.4. La calificación final, tendrá una vigencia de 90 días, luego de los cuales, deberá acreditarse reentrenamiento y una nueva calificación final.
- 6.2.1.5. Cualquier incumplimiento al punto 6.2.1.3 y 6.2.1.4, significará la suspensión del examen operacional oral y requerirá nueva coordinación.
- 6.2.1.6. Para la obtención o renovación de una licencia y/o habilitación, se exigirá conocimiento completo y exacto de las limitaciones y procedimientos de emergencias inmediatas (Ítems de Recall, Memory items o Bold Face) de la aeronave que se utilizará para el examen de vuelo.
- 6.2.1.7. Cualquier ítem de la cartilla de Examen Operacional Oral calificado como “**Insatisfactorio**” implicará la reprobación del examen operacional oral.
- 6.2.1.8. El examen Operacional Oral aprobado tendrá una vigencia de noventa (90) días, vencido el plazo, el examen deberá administrarse nuevamente por un IOA antes de rendir el examen de pericia.
- 6.2.2. **Para Encargados de Operaciones de Vuelo (EOV)**
 - 6.2.2.1. La Empresa Aérea, Institución, CIAC, Explotador o particular, coordinarán con la DGAC, el lugar, fecha y hora para la administración del examen operacional oral.
 - 6.2.2.2. El examen será administrado de acuerdo con las Cartillas de Exámenes Operacionales Orales que se encuentran publicadas en el portal Web institucional.
 - 6.2.2.3. El examen operacional oral será administrado por un Inspector de la DGAC.
- 6.3. **Examen de Pericia para Pilotos (Aeronaves sobre 19 asientos de acuerdo al certificado de aeronavegabilidad otorgado por la DGAC).**
 - 6.3.1. Luego de aprobados los exámenes teóricos y operacional oral, si corresponde; el solicitante perteneciente a una Línea Aérea deberá ceñirse a lo descrito en el DAP-PEL 05 “Coordinación entre las Empresas Aéreas de Transporte Público y la DGAC a través del Sistema Informático de Personal Aeronáutico (SIPA)”.
 - 6.3.2. Los exámenes de pericia para la obtención, revalidación o renovación serán administrados por los IOA. Solo los exámenes de revalidación de la habilitación de tipo e IFR serán administrados por un Instructor Evaluador (IE).

6.3.3. Los exámenes que se deben administrar para la obtención, revalidación o renovación de una Habilitación de Tipo, Categoría II&III y Ascenso a PIC, son:

- a) **Para la obtención:**
 - i) Un Skill Test de una duración de 3 horas para el PIC y 2 horas para el SIC;
 - ii) Un Flight Simulator Base Check (FSBC) de 01:30 horas; y
 - iii) 1 hora de Briefing y 1 hora de Debriefing.
- b) **Revalidación o renovación IFR para dos PIC:**
 - i) Un Skill Test de una duración de 3 horas para cada PIC; y
 - ii) 1 hora de Briefing y 1 hora de Debriefing.
- c) **Revalidación o renovación IFR para un PIC y un SIC:**
 - iii) Un Skill Test de una duración de 3 horas para el PIC y 2 horas para el SIC; y
 - iv) 1 hora de Briefing y 1 hora de Debriefing.
- d) **Para la Categoría II & III:**
 - i) Un Skill Test de una duración de 1,5 horas para el PIC y 1,5 horas para el SIC;
y
 - ii) 1 hora de Briefing y 1 hora de Debriefing.
- e) **Para el Ascenso a PIC:**
 - i) Un Skill Test de una duración de 3 horas para el PIC.; y
 - ii) 1 hora de Briefing y 1 hora de Debriefing.
- f) **Y para la obtención de una nueva habilitación de tipo:**
 - i) Un Skill Test de una duración de 3 horas para el PIC y 2 horas para el SIC;
 - ii) Un Flight Simulator Base Check (FSBC) de 01:30 horas; y
 - iii) 1 hora de Briefing y 1 hora de Debriefing.

6.3.4. IFR:

- a) Para la obtención de la habilitación de vuelo por instrumentos (IFR), se exigirá 3 aproximaciones: 1 aproximación de precisión (ILS) y 2 de no precisión (VOR/VOR-DME/RNAV).
- b) Cada vez que se deba proceder de acuerdo con el punto a), demostrará conocimiento completo y exacto de las limitaciones y procedimientos de emergencias inmediatas (Ítems de Recall, Memory items o Bold Face) de la aeronave que se utilizará para el examen de vuelo. Con respecto a los exámenes que se efectúan en el dispositivo de instrucción para simulación de vuelo (Entrenador básico, FTD o Simulador de vuelo) se aplicará el examen de acuerdo con la aeronave que se está simulando o la aeronave que habitualmente el piloto efectúa las operaciones aéreas.

- 6.3.5. Para los exámenes de obtención de una Licencia de Piloto de Transporte de Línea Aérea, el postulante podrá rendir el examen de vuelo en una aeronave o en un dispositivo de instrucción para simulación de vuelo, como mínimo en el Tipo Turbohélice o Turbojet multimotor; ocupando el postulante cualquier lugar o estación de pilotaje, a condición de que se verifique la totalidad de las funciones, maniobras y procedimientos requeridos para la licencia.
- 6.3.6. El postulante que rinda el examen de habilitación desde el puesto de Piloto al Mando (PIC) y el examen sea aprobado, quedará habilitado como **“Piloto al mando”**.
- 6.3.7. El postulante que rinda el examen de habilitación desde el puesto de Copiloto (SIC) y el examen sea aprobado, quedará habilitado como **“Copiloto”** y así constatará en su licencia.
- 6.3.8. El Piloto que desempeñe funciones de copiloto (SIC) y solicita la licencia de Piloto de Transporte de Línea Aérea, podrá rendir su examen para la obtención de la licencia desde el puesto de copiloto (SIC), quedando constatado en su licencia de Piloto de Transporte de Línea Aérea en habilitación: **“Copiloto”**.
- 6.3.9. Si un Piloto TLA con la limitación de “Copiloto” en su licencia y desea eliminar dicha limitación, deberá realizar un proceso normal de entrenamiento (cumpliendo con todas las disposiciones correspondientes) y rendir examen de vuelo desde el puesto de piloto al mando (PIC), demostrando que tiene la competencia requerida.
- 6.3.10. Los exámenes no rendidos por razones de fuerza mayor, serán reprogramados de acuerdo a disponibilidad de los IOA
- 6.3.11. Todos los exámenes de pericia para una obtención o renovación mayor de 24 meses de licencia o habilitación serán administrados por un IOA, salvo se haya especificado un procedimiento diferente.
- 6.4. Revalidación de la habilitación de vuelo por instrumentos (IFR):**
- 6.4.1. Para la revalidación de la habilitación de vuelo por instrumentos (IFR), se exigirá a lo menos 2 aproximaciones: 1 aproximación de precisión (ILS o CAT ILS) y 1 de no precisión (VOR/VOR-DME/RNAV).
- 6.4.2. Cada vez que se deba proceder de acuerdo con el punto 6.4.1, demostrará conocimiento completo y exacto de las limitaciones y procedimientos de emergencias inmediatas (Ítems de Recall, Memory items o Bold Face) de la aeronave que se utilizará para el examen de vuelo. Con respecto a los exámenes que se efectúan en el dispositivo de instrucción para simulación de vuelo (Entrenador básico, FTD o Simulador de vuelo) se aplicará el examen de acuerdo con la aeronave que se está simulando o la aeronave que habitualmente el piloto efectúa las operaciones aéreas.

6.4.3. **Piloto con Licencia de Piloto de Transporte de Línea Aérea o Comercial:**

6.4.3.1. Se efectuarán 2 verificaciones de competencias dentro del periodo de 12 meses, ya sea en aeronave o en un dispositivo de instrucción para simulación de vuelo.

6.4.3.2. Estos exámenes de pericia no pueden ser menor a 4 y no mayor a 8 meses. Para esto hay que tener en antecedente lo siguiente:

- a) Si un piloto rinde un examen IFR antes de su 6º mes, es decir, al 4º o 5º mes, la fecha de examen del 6º mes, se sigue respetando y esta fecha no se debe adelantar, debido a que si se adelanta el piloto estaría rindiendo 3 exámenes en 12 meses;
- b) Si un piloto no puede rendir el examen IFR en su 6º mes, el piloto en un periodo de 12 meses puede pedir una prórroga IFR. Una vez que el piloto pide la prórroga para el 7º u 8º mes (máximo son dos meses de prórroga) puede seguir ejerciendo todas las atribuciones de su habilitación IFR. Una vez que el piloto rinde su examen IFR, la fecha inicial del siguiente examen IFR que era en el 12º mes, se debe mantener;
- c) Solo está permitido una prórroga IFR en un periodo de 12 meses. No pueden solicitarse dos prórrogas consecutivas; y
- d) Si un piloto al 8º mes no puede rendir el examen IFR, se presentan dos situaciones:
 - i) Si el piloto rinde el examen IFR al 9º mes y así de forma consecutiva, la fecha inicial de su siguiente examen IFR no se modifica, es decir, si rinde examen al 9º mes le quedan 3 meses para su próxima evaluación; o
 - ii) Si el piloto rinde el examen IFR al 9º mes, pero presenta una calificación final de reentrenamiento con un Instructor de vuelo habilitado en vuelo por instrumentos, la fecha de su siguiente examen IFR se extiende en 6 meses más. Es decir, el piloto actualiza sus fechas de examen a un periodo normal.

6.4.4. **Piloto con Licencia de Piloto Privado:**

6.4.4.1. Se efectuará 1 verificación de competencias dentro del periodo de 12 meses, ya sea en aeronave o en un dispositivo de instrucción para simulación de vuelo, demostrando haber volado 6 horas como PIC o 12 como SIC en vuelo IFR, el último semestre. Si no cumple el requisito de horas de vuelo, deberá presentar un reentrenamiento con Instructor de Vuelo habilitado en vuelo por instrumentos, con la correspondiente calificación final.

6.4.4.2. Si el piloto no rinde el examen al 12º mes, deberá presentar un reentrenamiento con Instructor de Vuelo habilitado en vuelo por instrumentos, con la correspondiente calificación final.

6.4.4.3. Para el caso de los pilotos privados, no hay prórroga de IFR.

6.4.5. **Aeronaves Multimotor**

6.4.5.1. Si el piloto va a rendir el examen IFR, y la aeronave tiene una planta de poder multimotor (más de un motor), deberá efectuar la verificación de competencias en una aeronave o en un dispositivo de instrucción para simulación de vuelo, que permita la demostración de una aproximación IFR con un motor en falla (Cero Potencia o Zero Thrust). Si el piloto tiene una habilitación de tipo multimotor, y desea utilizar un dispositivo de instrucción para simulación de vuelo, este deberá estar certificado por la DGAC para vuelo multimotor y poder demostrar la operación con un solo motor.

6.5. Advanced Qualification Program (AQP):

6.5.1. Todo piloto que este bajo esta modalidad, deberá dar cumplimiento a lo autorizado en los programas presentados ante la DGAC.

6.5.2. Se efectuará 2 verificaciones de competencias dentro del periodo de 12 meses, donde se rendirá un examen en un dispositivo de instrucción para simulación de vuelo, de acuerdo con el programa de instrucción AQP aprobado y un segundo examen de competencias en aeronave (line check o ruta check).

6.5.3. Estos exámenes de pericia no pueden ser menor a 4 y no mayor a 8 meses. Para esto hay que tener en antecedente lo siguiente.

6.5.4. Esta modalidad tiene la variante de que las 2 verificaciones de competencia se efectuarán de la siguiente forma de cumplimiento:

- a) Una verificación de competencias en un dispositivo de instrucción de simulación de vuelo cada 12 meses, la cual, estará de acuerdo con el programa de instrucción del Manual General de Instrucción de la Empresa Aérea; y
- b) Una verificación de competencias en aeronave, la cual, se efectuará a los 6 meses de haber efectuado el examen de pericia en un dispositivo de instrucción de simulación de vuelo y el IE deberá enviar la calificación al Subdepartamento Licencias para su archivo.

6.5.5. Los pilotos que esté bajo esta modalidad, podrán pedir una prórroga IFR de 2 meses dentro del periodo de 12 meses. No se permitirá dos prórrogas consecutivas.

6.5.6. Los pilotos que estén bajo esta modalidad podrán pedir una prórroga IFR y esta les permitirá seguir desempeñando sus funciones de piloto dentro de la Empresa Aérea.

6.5.7. Si un piloto después de pedir una prórroga IFR y en el último mes de prórroga no es posible que este efectúe su examen de competencia, no podrá seguir desempeñando sus funciones hasta ser evaluado en un dispositivo de instrucción de simulación de vuelo.

6.6. Personal que solicita obtener la Habilitación de Instructor de Vuelo en un dispositivo de instrucción para simulación de vuelo, pertenezca o no a una Línea Aérea

6.6.1. Tratándose de postulantes con o que hayan tenido Licencia de Piloto de Transporte de Línea Aérea y habilitación de Instructor de vuelo, vigente o no:

6.6.1.1. La Línea Aérea, CEAC o Instructor de vuelo (FreeLance) autorizado, deberá informar por escrito a la DGAC, el propósito de formar a un postulante para ser Instructor de vuelo para desempeñarse únicamente en un dispositivo de instrucción para simulación de vuelo.

6.6.1.2. Presentar un programa de instrucción en el Subdepartamento Licencias, el cual, deberá cumplir con las formalidades de la Norma atingente (si es presentado por un instructor FreeLance) o de acuerdo con el Manual General de Instrucción (MGI) del CEAC o Línea Aérea, una vez aprobado por la DGAC, se podrá dar inicio a la instrucción de vuelo.

6.6.1.3. El postulante habrá aprobado el curso teórico y práctico de la aeronave de tipo a la que postule, antes de ser presentado a examen.

6.6.1.4. El postulante habrá rendido y aprobado los exámenes teóricos, operacional oral y de pericia de la Habilitación de Tipo, correspondientes ante un IOA.

6.6.1.5. La DGAC emitirá una Credencial de Instructor de Vuelo en un dispositivo de instrucción para simulación de vuelo, que lo faculta solo para efectuar instrucción de vuelo en la Línea Aérea y en el tipo, aprobado.

6.7. Personal que no pertenece a una Línea Aérea

6.7.1. Cada postulante:

a) Deberá presentar al Subdepartamento Licencias un programa de instrucción elaborado y firmado por un instructor de vuelo que posea la licencia y/o habilitación tipo o función correspondiente a obtener.

b) Si el postulante es extranjero, deberá presentar todos los antecedentes, documentos, certificados, licencias o habilitaciones vigentes, que posea.

c) Una vez que el Subdepartamento Licencias apruebe el programa de instrucción presentado, el usuario podrá comenzar la instrucción de vuelo. Para lo cual:

- i) Si la instrucción se efectúa en un dispositivo de instrucción para simulación de vuelo no es necesario tener una licencia provisional.
 - ii) Si la Instrucción es hecha en una aeronave, el postulante deberá tener una licencia provisional, si corresponde y un certificado médico chileno vigente.
- d) El instructor de vuelo que desarrolla el programa de instrucción presentará al postulante para el examen de pericia cumpliendo con todos los requisitos estipulado por la Norma atingente.

6.8. Examen de Pericia (prácticos) para Tripulante Auxiliar de Cabina (TAC)

- 6.8.1. Luego de aprobados los exámenes teóricos, el solicitante perteneciente a una Línea Aérea deberá ceñirse a lo descrito en el DAP-PEL 05 “Coordinación entre las Empresas Aéreas de Transporte Público y la DGAC a través del Sistema Informático de Personal Aeronáutico (SIPA)”.
- 6.8.2. Los exámenes de pericia (prácticos) para la obtención, revalidación o renovación serán administrados por los Inspector de Tripulante Auxiliar de Cabina (ITAC) o Instructor Evaluador de Tripulante Auxiliar de Cabina (IETAC), según corresponda.
- 6.8.3. Los exámenes no rendidos por razones de fuerza mayor, serán reprogramados de acuerdo a disponibilidad de los IOA.

6.9. Personal que solicita obtener licencia Tripulante Auxiliar de Cabina que no pertenece a una Línea Aérea en Aeronave o Mock-Up.

- 6.9.1. La Empresa Aérea, Institución, CIAC o Explotador, coordinaran con la DGAC, el lugar, fecha, hora, aeronave o MOCK-UP para la administración del examen práctico.
- 6.9.2. Los exámenes prácticos deberán ser administrados por un Inspector Tripulante Auxiliar de Cabina (ITAC).

CAPÍTULO D**MECÁNICO, SUPERVISOR E INGENIERO DE MANTENIMIENTO Y
PILOTOS PRIVADOS PARA REALIZAR TAREAS DE MANTENIMIENTO****7.1. Generalidades**

- 7.1.1. Para la obtención de Licencia de Mecánico y Supervisor de Mantenimiento se requiere presentar los certificados de práctica o desempeño otorgado por una OMA, y rendir los exámenes teóricos y prácticos correspondientes.
- 7.1.2. Para la obtención de Licencia de Ingeniero se requiere presentar los certificados de título profesional otorgado por un establecimiento de Educación Superior o reconocido por éste, como asimismo de aquellos validados en Chile de acuerdo a la legislación vigente, o título de aquellos extendidos en países con los cuales Chile tenga convenio vigente y que hayan sido registrados en el Ministerio de Relaciones Exteriores, y rendir el examen de reglamentación.
- 7.1.3. Toda persona con Licencia de piloto que desee efectuar las tareas de mantenimiento en aeronaves, según se indica en la Norma correspondiente, deberá rendir los exámenes teóricos y prácticos de mantenimiento.

7.2. Examen Teórico

- 7.2.1. Para la obtención de Licencia de Mecánico y Supervisor de Mantenimiento se requiere rendir examen teórico:
- a) Específico de la Licencia;
 - b) Específico de la habilitación; e
 - c) Ingles Técnico.

7.3. Examen Práctico

- 7.3.1 Para Mecánico de mantenimiento consistente en: metrología, simulación de un trabajo de mantenimiento, interpretación de literatura técnica y conocimientos a la licencia o habilitación en la que postula.
- 7.3.2 Para Supervisor de mantenimiento consistente en: uso e interpretación de literatura y documentación técnica, administración de un sistema de mantenimiento, simulación de certificación de aeronavegabilidad y según corresponda, peso y balance de la aeronave.
- 7.3.3 Luego de aprobado el o los exámenes teóricos según corresponda, el solicitante coordinará con el Subdepartamento Licencias, vía correo electrónico (e-mail) para

rendir examen práctico conducente a la obtención o renovación de licencia y/o habilitación.

- 7.3.4 El postulante indicará la Organización de Mantenimiento Aprobada (OMA), fecha, hora y lugar y el número de folio asignado a su solicitud.
- 7.3.5 Los exámenes prácticos de mantenimiento serán administrados solamente por Inspectores de Aeronavegabilidad (IA) de la DGAC.
- 7.3.6 El IA que administre el examen práctico, verificará previamente la vigencia de la Licencia y los exámenes teóricos del postulante.
- 7.3.7 El personal de mantenimiento deberá demostrar su destreza en actividades propias de su ámbito de acción. La demostración práctica de conocimientos y destrezas se efectuará in situ en la aeronave, banco o taller tomado como referencia; y deberán efectuarse únicamente simulaciones, no estando permitido efectuar trabajos de desarme, regulaciones, desconexiones, etc., con fines prácticos.
- 7.3.8 El personal aeronáutico de Mantenimiento con Licencia de Mantenimiento extranjera, para ejercer las funciones que le confiere su Licencia en Chile, deberá obtener licencia chilena o convalidarla, considerándose solamente la clasificación de licencias que otorga la DGAC.

CAPITULO F

**PLAZOS PARA SOLICITAR COMISIONES DEL SERVICIO
DENTRO Y FUERA DE CHILE DE UN INSPECTOR DGAC**

8.1. Proceso de Coordinación de comisión del servicio para Examen Práctico.

8.1.1. De acuerdo con la solicitud en curso el postulante deberá seleccionar una de las tres opciones que se indican en la tabla siguiente:

Lugar del examen	Costos	Lugar de pago: Depto. Comercial Sección Ventas o por medio del SIPA Online.	Fecha del examen práctico propuesto según programación por la DGAC o prestador de servicios.
SCTB, SCLC, SCEL los Helipuertos (dentro de Santiago) y dispositivo de instrucción para la simulación de vuelo (dentro de Santiago) u OMA.	NO	No aplica	Se debe considerar a lo menos 15 días hábiles antes de la fecha solicitada; dicha coordinación se efectuará por correo electrónico (e-mail) informando el lugar y equipo a utilizar.
Todos aquellos lugares que no estén incluidos en el recuadro anterior, dentro del territorio nacional.	SI	Pagar los costos del servicio	Se debe considerar a lo menos 15 días hábiles antes de la fecha solicitada; dicha coordinación se efectuará por correo electrónico (e-mail) informando el lugar, equipo a utilizar y pago de los costos del servicio; sin esto último no se generará dicha comisión.
Todos los CEAC, dispositivo de instrucción para la simulación de vuelo, Fabricante en el extranjero u OMA.	SI	Pagar los costos del servicio	Se debe considerar a lo menos 35 días antes de la fecha solicitada; dicha coordinación se efectuará por correo electrónico (e-mail) informando el lugar, equipo a utilizar, y pago de los costos del servicio, sin esto último no se generará dicha comisión.

8.1.2. Si la Empresa Aérea, Club Aéreo, CMA (OMA) o particular no cumple con el tiempo indicado, se corre el riesgo de no poder cumplir con la solicitud requerida.

CAPÍTULO G**EXAMEN DE REPETICIÓN Y APELACIÓN A LOS RESULTADOS****9.1. Procedimiento de Examen de Repetición**

- 9.1.1. El solicitante que repruebe total o parcialmente un examen teórico, operacional oral o de pericia, podrá repetir el examen reprobado.
- 9.1.2. Tratándose de examen teórico, podrá repetirse tantas veces como el postulante desee, la repetición de la asignatura o módulo podrá efectuarse a partir del día siguiente.
- 9.1.3. El solicitante podrá pedir al programador de exámenes teóricos ver las preguntas fallidas de su examen reprobado, a fin de verificar sus respuestas. No se entregará al postulante el examen impreso, ni se le permitirá tomar fotografías a la pantalla por cualquier medio o dispositivo electrónico.
- 9.1.4. Tratándose del examen operacional oral reprobado o cuya vigencia ha expirado, el postulante deberá coordinar con el programador de exámenes prácticos una nueva fecha vía correo electrónico (e-mail) u otro medio por escrito.
- 9.1.5. Tratándose del examen de pericia o practico reprobado, podrá repetirse tantas veces como el postulante desee, acreditando previamente y cada vez:
- a) Si se reprobó un examen de vuelo, se efectuará un reentrenamiento con instructor, presentando una nueva calificación final y rendir examen ante un IOA. Dicho registro deberá constar en su bitácora de vuelo. A petición del postulante se puede revisar el examen rendido y determinar si es necesario repetir el examen de vuelo completo o parcialmente;
 - b) Si se reprobó un examen de un tripulante auxiliar de cabina, deberá efectuarse reentrenamiento con instructor y junto con la coordinación con el Instituto o Línea Aérea para examen se deberá presentar un certificado indicando que materias fueron reforzadas y que está preparado para rendir examen ante un ITAC; y
 - c) Si se reprobó un examen de Mecánico o Supervisor de Mantenimiento, deberá efectuarse un reentrenamiento por personal de la OMA o Línea Aérea.

9.2. Procedimiento de Apelación

- 9.2.1. Cada vez que un postulante haya sido reprobado de un examen y desee apelar, deberá realizar lo siguiente:
- 9.2.2. La apelación se presentará por escrito al Jefe del Subdepartamento Licencias.
- 9.2.3. La apelación deberá fundarse en que:
- a) Las preguntas fueron mal formuladas;
 - b) Las respuestas correctas fueron calificadas como incorrectas;
 - c) Las maniobras solicitadas no figuran en el programa de instrucción;
 - d) Las maniobras fueron erróneamente evaluadas por el IOA, IA e ITAC, que administró el examen de pericia, práctico o recurrent reprobado; u
 - e) Otra causal que se necesite hacer presente.
- 9.2.4. El Jefe del Subdepartamento Licencias designará a un Inspector de la DGAC, a quien se le remitirán los antecedentes de la apelación.
- 9.2.5. Estudiados los antecedentes el Inspector designado remitirá su informe al Jefe del Subdepartamento Licencias, quien podrá adoptar una o más de las siguientes medidas:
- a) Aceptar la apelación, dando por aprobado el examen.
 - b) Rechazar la apelación, dando por reprobado el examen, en cuyo caso el postulante podrá solicitar examen de repetición.
 - c) Disponer se corrijan las preguntas reclamadas en el banco de preguntas y/o sus respuestas.
 - d) Disponer se enmiende el criterio de evaluación de las maniobras reclamadas.
 - e) Otra acción que se determine según los antecedentes tenidos a la vista.

10. VIGENCIA:

Este Procedimiento entrará en vigencia al momento de su publicación.

* * * * *