

DAN 61



CHILE

**DIRECCIÓN GENERAL
DE AERONÁUTICA CIVIL**

**LICENCIAS PARA
PILOTOS Y SUS
HABILITACIONES**

HOJA DE VIDA

DAN 61

LICENCIAS PARA PILOTOS Y SUS HABILITACIONES

EDICIÓN N°	ENMIENDA N°	PARTE AFECTADA DEL DOCUMENTO		ANEXO OACI ENM N°	DISPUESTO POR	
		CAPÍTULO	SECCIÓN		RESOLUCIÓN EXENTA N°	FECHA
1		TODOS	TODAS		02879	04/DIC/2007
1	1	----	----		01519	14/OCT/2009
1	2	----	----		01687	05/NOV/2009
2		TODOS	TODAS		08/01/010/0052	14/ENE/2019
2	1	C	61.107 (a) (b) (c)		0303	29/MAR/2019
2	2	A	Definiciones		0987	04/OCT/2019
		B	61.3 (b), 61.13, 61.23 (f), 61.47 (a) (b) (c) (d), 61.55 (c) (1) (2), 61.71			
		C	61.101 y 61.103			
		E	61.307 (a) (1) (iii) (iv), 61.307 (d) (1) (iii) (iv), 61.307 (d) (2) (vi) y 61.307 (e) (1) (iii) (iv) 61.311			
		F	61.405 (b) (6) (7), 61.407 (e) (1) y 61.407 (f) (1) 61.407 (f) (2) (i) 41.411			
		K	61.903 (a)			
		L	61.1007 (c) (2), 61.1007 (d) (3), 61.1009 (d) (2) (i) (b) (ii), 61.1009 (d) (2) (i) (c) (i) (ii), 61.1009 (d) (2) (i) (e) (i) (ii) (iii), 61.1009 (d) (5) (v) y 61.1009 (d) (6) (i)			
		M	61.1111 (e), 61.1113 (a) (f) y 61.1117 (a)			
		N	61.1201, 61.1203 (e) (9) y 61.1205 (e) (8)			
		Apéndice F	TODAS			
Apéndice G	TODAS					

EDICIÓN N°	ENMIENDA N°	PARTE AFECTADA DEL DOCUMENTO		ANEXO OACI ENM N°	DISPUESTO POR	
		CAPÍTULO	SECCIÓN		RESOLUCIÓN EXENTA N°	FECHA
2	3	A	Definiciones		0906	05/JUL/2022
		B	61.3 (b), 61.5 (a) y (b), 61.13, 61.19 (a), 61.21, 61.23 (c), (d), (e) y (f), 61.27 (c), 61.35 (a), 61.37 (c), 61.47 (b), (c) y (d), 61.51 (b)(3), 61.55 (a)(2)(7), (b)y(d) y 61.57			
		C	61.101 (b)(2)(vi) y (3)(i), (ii)			
		D	61.207 (a) y 61.209 (e)			
		E	61.301 (d), 61.313 (e) y 61.315			
		F	61.401 (d), 61.407 (d)(1), 61.409, 61.413 (d) y (f), 61.415			
		G	61.501 (d), 61.503 (a) y 61.513			
		H	61.601 (d) y 61.613			
		I	61.701 (d) y 61.713			
		J	61.801 (d) y 61.813			
		K	61.901 (c) y (d), 61.905 (b), 61.907, 61.911 (b)(3) y 61.913			
		L	61.1005 (b), 61.1009 (d) (5), (6), (7)			
		M	61.1103 (b), 61.1105, 61.1109 (b) y 61.1111 (b)(1)(i)			
		N	TODAS			
		O	61.1301 (a)(3), (b)(2) y (5)			
			Apéndice A			
	Apéndice C	(a)(1) y (b)(3)				
	Apéndice D	(a)(2),(5)(iii)(D)				
2	4	N	61.1203 (a) y (b)		04/3/0154/1673	08/SEP/2023

EDICIÓN N°	ENMIENDA N°	PARTE AFECTADA DEL DOCUMENTO		ANEXO OACI ENM N°	DISPUESTO POR	
		CAPÍTULO	SECCIÓN		RESOLUCIÓN EXENTA N°	FECHA
2	5	A		Incluida las disposiciones del Anexo 01 , comprendidas todas las enmiendas hasta la 179 inclusive .	04/3/0000/0000	29/JUN/2025
		B	61.005 (a) (2) (3), 61.009 (c), 61.015, 61.019 (a), 61.023 (b) (c) (d) (e) (f) (h), 61.035 (a) (b) (f), 61.037 (c) (2) (i) (d), 61.049 (a) (b), 61.052 (a) (b) (c), 61.055 (g) (h), 61.057, 61.061 (a) (3) (6) (ii), 61.063, 61.071			
		C	61.105 (a)			
		D	61.209 (e),			
		E	61.307 (g)			
		F	61.403 (a) (4), 61.407 (d) (1),			
		M	61.1117 (b) (4) (5) (6)			
		N	61.1203 (f) (1) (viii), 61.1207 (f) (1) (iv)			
		Ap. A	(b) (1) (iv)			

DAN 61

LICENCIAS PARA PILOTOS Y SUS HABILITACIONES

PRESENTACIÓN DE LA ENMIENDA 5 A LA EDICIÓN 2

En el proceso de actualización y mejora de las normas y procedimientos asociados, a continuación, se adjunta el Proyecto de Enmienda 5 a la Edición 2 de la DAN 61, Licencias para pilotos y sus habilitaciones

Los Capítulos y Apéndices parcialmente modificados por la mencionada enmienda son:

- Capítulo A Definiciones.
- Capítulo B Generalidades.
- Capítulo C Licencias y habilitaciones para pilotos
- Capítulo D Licencia de alumno piloto
- Capítulo E Licencia de piloto privado.
- Capítulo F Licencia de piloto comercial
- Capítulo H Licencia de piloto de transporte de línea aérea (TLA).
- Capítulo M Habilitaciones de instructor de vuelo y de ayudante de instructor.
- Capítulo N Instructor evaluador (IE).
- Apéndice A Características de las licencias.

Para identificar las modificaciones de mejor manera se utiliza el siguiente formato:

el texto que ha de suprimirse aparece tachado	texto que ha de suprimirse
el nuevo texto que ha de insertarse se destaca con sombreado	nuevo texto que ha de insertarse
el texto que ha de suprimirse aparece tachado y a continuación aparece el nuevo texto que se destaca con sombreado	nuevo texto que ha de sustituir al actual

CAPÍTULO A

DEFINICIONES

Los términos y expresiones que se utilizan en esta Norma que de ella se derivan, tendrán el significado siguiente:

...

AERONAVE QUE DEBE SER OPERADA CON UN COPILOTO

Tipo de aeronave que requiere operarse con un copiloto según se especifica en el certificado de tipo o en el certificado de explotador de servicios aéreos.

AEROSTATO

Toda aeronave que se sostiene en el aire principalmente en virtud de su fuerza ascensional.

AMENAZA

Sucesos o errores que están fuera del control de la tripulación de vuelo un miembro del personal de operaciones, aumentan la complejidad de la operación y deben manejarse para mantener el margen de seguridad operacional.

AUTORIDAD OTORGADORA DE LICENCIAS

Autoridad, designada por el Estado contratante, encargada del otorgamiento de licencias a los interesados al personal. En Chile, la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) es la encargada de:

- (a) Evaluar la idoneidad del candidato para ser titular de una licencia o habilitación;
- (b) Expedir y anotar licencias y habilitaciones;
- (c) Designar y autorizar a las personas aprobadas;
- (d) Aprobar los cursos de instrucción;
- (e) Aprobar el uso de dispositivos de instrucción para simulación de vuelo y autorizar para dicho uso con objeto de adquirir la experiencia o demostrar la pericia exigida para la expedición de una licencia o habilitación; y
- (f) Convalidar las licencias expedidas por otros Estados contratantes.

AVIÓN COMPLEJO

Son aquellos que tienen un tren de aterrizaje retráctil, flaps o una hélice de paso controlable, incluyendo aviones equipados con un sistema de control del motor que consiste en un ordenador digital y accesorios asociados para controlar el motor y la hélice, como un FADEC (Full Authority Digital Engine Control) o, en el caso de un hidroavión, flaps y una hélice de paso controlable, incluidos los hidroaviones equipados con un sistema de control del motor que consta de un ordenador digital y accesorios asociados para controlar el motor y la hélice, como un FADEC (Full Authority Digital Engine Control).

Avión y/o hidroavión que tiene un tren de aterrizaje retráctil, flaps y una hélice de paso variable y aquellos equipados con un sistema de control del motor que consiste en una computadora digital y accesorios asociados para controlar el motor y la hélice, como un control digital del motor (del inglés FADEC).

AVIÓN GRANDE

Avión cuya masa máxima certificada de despegue es superior a 5.700 kg (12.500 lbs).

AVIÓN PEQUEÑO

Avión cuya masa máxima certificada de despegue es de 5.700 kg (12.500 lbs.) o menos.

CABOTAJE

Servicio de transporte aéreo nacional o cabotaje es el que se presta entre dos o más puntos del territorio de la República de Chile, aunque se sobrevuele vuela sobre territorio extranjero.

COMPETENCIA

Dimensión de la actuación humana que se utiliza para predecir de manera fiable un buen desempeño en el trabajo.

Una competencia se manifiesta y se observa mediante comportamientos que movilizan los conocimientos, habilidades y actitudes pertinentes para llevar a cabo actividades o tareas bajo condiciones especificadas.

Dimensión de la actuación humana que se utiliza para predecir de manera fiable un buen desempeño en el trabajo. Una competencia se manifiesta y se observa mediante comportamientos que movilizan los conocimientos, habilidades y actitudes pertinentes para llevar a cabo actividades o tareas bajo condiciones especificadas.

COMPORTAMIENTO OBSERVABLE (OB)

Determinada conducta relacionada con una función que puede observarse. Puede ser o no ser mensurable.

CONVALIDACIÓN (DE UNA LICENCIA)

El acto por el cual la Autoridad Aeronáutica Civil DGAC reconoce como válida en Chile la licencia o habilitación expedida en otro Estado contratante de la OACI.

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.

Enunciados que se utilizan para evaluar si se han alcanzado los niveles requeridos de actuación respecto de una competencia. Un criterio de actuación abarca un comportamiento observable, una o varias condiciones y una norma de competencia.

DEMOSTRACIÓN DE COMPETENCIAS

Es la demostración (examen) de la competencia que se hace ante la DGAC.

DICTAMEN MÉDICO ACREDITADO

La conclusión a que han llegado uno o más expertos médicos aceptados por la DGAC para los fines del caso de que se trate, en consulta con expertos en operaciones de vuelo u otros especialistas según sea necesario.

ENLACE DE MANDO Y CONTROL (C2) (Aplicable hasta el 25 de noviembre de 2026)

Enlace de datos entre la aeronave pilotada a distancia y la estación de pilotaje a distancia para fines de dirigir el vuelo.

ENLACE C2 (Aplicable a partir de 26 de noviembre de 2026)

Enlace de datos entre la aeronave pilotada a distancia y la estación de pilotaje a distancia para fines de dirigir el vuelo.

ERROR

Acción u omisión, por parte de la tripulación de vuelo, de la persona encargada de la operación que da lugar a desviaciones de las intenciones o expectativas de organización o de la tripulación de vuelo o de la persona encargada de la operación.

GIROCÓPTERO

El autogiro o girocóptero es una aeronave de ala giratoria, es decir, vuela como los aviones, pero su ala es un rotor que gira por la acción del viento relativo que lo atraviesa de abajo hacia arriba.

INSPECTOR DE LA DGAC: AERONAVEGABILIDAD (IA), DE OPERACIONES AÉREAS (IOA), TRIPULANTE AUXILIAR DE CABINA (ITAC), DE MEDICINA DE AVIACIÓN, Y DE CENTRO DE ESTUDIO, INSTRUCCIÓN Y ENTRENAMIENTO

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), Centro de Mantenimiento Aeronáutico (CMA), Centros de Instrucción y Entrenamiento de Aviación Civil (CIAC/CEAC), Escuelas de Vuelo, Clubes Aéreos y personal aeronáutico en general.

Es aquel personal perteneciente a la DGAC que posee facultades para efectuar la fiscalización, vigilancia, asesoramiento y administración de exámenes teóricos, operacional oral (briefing operacional) y verificación de competencias (prueba de pericia), al personal aeronáutico, a las empresas aéreas, OMA, CIAC, CEAC, escuelas de vuelo, clubes aéreos en general.

Los Inspectores de la DGAC son:

- (1) Inspector de Aeronavegabilidad;
- (2) Inspector de Operaciones Aéreas;
- (3) Inspector de Tripulante Auxiliar de Cabina;
- (4) Inspector de Medicina de Aviación;
- (5) Inspector de Centro de Estudio, Instrucción y Entrenamiento; e
- (6) Inspector de Licencias Aeronáuticas.

MANEJO DE AMENAZAS

Proceso de Ddetección de amenazas y respuesta a ellas con contramedidas que reduzcan o eliminen las consecuencias y disminuyan la posibilidad probabilidad de errores o estados no deseados de la aeronave.

MANEJO DE ERRORES

Proceso de Ddetección de errores y respuesta a ellos con contramedidas que reduzcan o eliminen las consecuencias y disminuyan la posibilidad de más errores o estados no deseados de la aeronave.

MOTOR TURBINA

Para fines de esta Norma se entiende por motor turbina a los motores turbofan, turboreactores y turbohélice.

OPERACIÓN DE TRANSPORTE AÉREO COMERCIAL

Una operación de aeronave remunerada o de alquiler para el transporte de pasajeros, carga o correo.

Operación de aeronave que supone el transporte de pasajeros, carga o correo por remuneración o arrendamiento.

PERÍODO DE VIGENCIA DE UNA LICENCIA

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

Este periodo está dado por la vigencia del certificado médico aeronáutico.

PILOTO

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

PILOTO A DISTANCIA

Persona designada por el explotador para desempeñar funciones esenciales para la operación de una aeronave pilotada a distancia y para operar los mandos de vuelo, según corresponda, durante el tiempo de vuelo.

PILOTO A LOS MANDOS (PILOT FLYING - PF)

El piloto cuya tarea principal es controlar y gestionar la trayectoria de vuelo. Las tareas secundarias del PF son aquellas acciones que no están relacionadas con la trayectoria de vuelo (radiocomunicaciones, sistemas de aeronave, otras actividades operacionales, etc.) y la supervisión de otros miembros de la tripulación.

PILOTO MONITOR (PILOT MONITORING - PM)

El piloto cuya tarea principal consiste en observar la trayectoria de vuelo y su gestión por parte del PF. Las tareas secundarias del PM son aquellas acciones que no están relacionadas con la trayectoria de vuelo (radiocomunicaciones, sistemas de aeronave, otras actividades operacionales, etc.) y la supervisión de otros miembros de la tripulación.

PLAN DE VUELO

Información especificada que, respecto a un vuelo proyectado o a una parte de un vuelo previsto de una aeronave, se somete a las dependencias de los servicios de tránsito aéreo.

Nota 1: El término "plan de vuelo" puede ir acompañado de los adjetivos "preliminar", "presentado", "actualizado" u "operacional" a fin de señalar el contexto y las diferentes etapas de un vuelo.

Nota 2: Cuando se utilizan las palabras "mensaje de" delante de esta expresión, se refiere al contenido y formato de los datos del plan de vuelo tal como han sido transmitidos.

PROGRAMA DE CUALIFICACIÓN CALIFICACIÓN AVANZADA (AQP)

Método alternativo, aprobado por la DGAC, para la calificación, instrucción y certificación, de manera de asegurar la competencia de los tripulantes de vuelo y otro personal aeronáutico que requiere ser instruido de acuerdo a las DAN 119, 121 y 135, cumpliéndose con requisitos específicos establecidos para cada programa y para cada titular de AOC.

SISTEMA DE AERONAVE PILOTADA A DISTANCIA (RPAS) (Aplicable hasta el 25 de noviembre de 2026)

Aeronave pilotada a distancia, sus estaciones conexas de pilotaje a distancia, los enlaces requeridos de mando y control y cualquier otro componente según lo especificado en el diseño de tipo.

SISTEMA DE AERONAVE PILOTADA A DISTANCIA (RPAS) (Aplicable a partir del 26 de noviembre de 2026)

Una aeronave pilotada a distancia, su estación o estaciones de pilotaje a distancia, el enlace C2 requeridos y cualquier otro componente según lo especificado en el diseño de tipo.

TIEMPO DE VUELO — SISTEMAS DE AERONAVES PILOTADAS A DISTANCIA (Aplicable hasta el 25 de noviembre de 2026)

Tiempo total transcurrido desde el momento en que se establece un enlace C2 entre la RPS y la RPA para fines de despegue o desde el momento en que el piloto a distancia recibe el control después de la transferencia hasta el momento en que el piloto a distancia completa la transferencia o se termina el enlace CE entre la RPS y la RPA al finalizar el vuelo.

TIEMPO DE VUELO — SISTEMAS DE AERONAVES PILOTADAS A DISTANCIA (Aplicable a partir del 26 de noviembre de 2026)

Tiempo total transcurrido desde el momento en que se establece un enlace C2 entre la estación de pilotaje a distancia (RPS) y la aeronave pilotada a distancia (RPA) para fines de despegue o desde el momento en que el piloto a distancia recibe el control después de la transferencia hasta el momento en que el piloto a distancia completa la transferencia o se termina el enlace de C2 entre la RPS y la RPA al finalizar el vuelo.

TIEMPO EN ENTRENADOR

Período durante el cual un piloto practica en tierra el vuelo simulado por instrumentos, en un dispositivo de simulación de vuelo para instrucción aprobado autorizado por la DGAC.

CAPÍTULO B GENERALIDADES

...

61.005 Vigencia de las licencias y habilitaciones

(a) Licencias:

- (1) La licencia mantendrá su vigencia, mientras su titular reúna los requisitos exigidos al momento de su otorgamiento, no haya renunciado a ella, o no haya sido suspendida o cancelada por la DGAC;
- (2) Cuando corresponda y Antes del término de la vigencia de su certificación médica aeronáutica, el titular, junto con el pago de la respectiva tasa aeronáutica, debe acreditar ante la DGAC su aptitud psicofísica mediante una nueva certificación médica aeronáutica; y
- (3) Todo piloto previo al vencimiento de su licencia o habilitaciones debe realizar un acto administrativo (realizar la solicitud correspondiente), por medio del Sistema Informático de Personal Aeronáutica (SIPA).

(b) **Habilitaciones:**

Las atribuciones que las habilitaciones permiten ejercer al titular de una licencia se mantendrán vigentes en la medida que:

- (1) La licencia se mantenga vigente de acuerdo con lo establecido en (a) (1) precedente;
- (2) Se mantenga la experiencia reciente; y
- (3) Se hayan efectuado las renovaciones y estandarizaciones conforme a lo establecido en esta norma técnica aeronáutica.

(c) Cuando se haya otorgado una licencia o habilitación, la DGAC permitirá a otro Estado verificar la vigencia de la licencia del personal aeronáutico.

...

61.009 Autoridad de fiscalización

- (a) La DGAC, a través de sus Inspectores, puede realizar fiscalizaciones al personal en posesión de una licencia aeronáutica otorgada bajo esta Norma, para determinar el cumplimiento de los requisitos y disposiciones aplicables;
- (b) La DGAC exigirá al titular de una Licencia y de habilitaciones, siempre que existan razones justificadas, que acredite nuevamente alguno o todos los requisitos que dieron origen al otorgamiento de aquellas. El incumplimiento de esta exigencia dará lugar a la suspensión de las atribuciones otorgadas; y
- (c) A menos que la orden de suspensión lo establezca de otra manera, la persona cuya licencia ha sido suspendida, no podrá solicitar ninguna otra licencia o habilitación durante el plazo que dure la suspensión.

...

61.015 Aptitud psicofísica

Quien desee obtener, renovar o convalidar una licencia o habilitación aeronáutica deberá poseer la Certificación Médica Aeronáutica (AMGCMA) correspondiente referida en el Reglamento pertinente.

...

61.019 Instrucción

- (a) Los Instructores de Vuelo: de los Centros de Instrucción/Entrenamiento Aeronáutico Civil (CIAC/CEAC); de los Clubes Aéreos y/o de las Empresas Aéreas, deben efectuar la instrucción o entrenamiento conforme a los conocimientos teóricos, instrucción de vuelo, experiencia aeronáutica y pericia previstos en la presente Norma Técnica Aeronáutica, para cada tipo de licencia o habilitación aeronáutica; y

- (b) Determinadas Operaciones Aéreas como Vuelo Agrícola, Prospección Pesquera, Combate de Incendios Forestales, Lanzamiento de Paracaidistas, Remolcador, requerirán de una instrucción teórica y práctica con un Instructor de Vuelo habilitado y vigente, la cual, quedará registrada en la bitácora personal de vuelo del piloto.

...

61.023 Convalidación de licencias

- (a) El personal aeronáutico procedente de otro Estado puede ejercer sus atribuciones en Chile, en aeronaves de matrícula chilena, sólo si su licencia y habilitaciones son convalidadas por la resolución del Director de la DGAC o quien tenga la delegación de función.
- (b) El personal aeronáutico de otro Estado puede ejercer sus atribuciones en aeronaves de matrícula chilena en vuelos de prueba, de verificación o de certificación fuera del espacio aéreo chileno, utilizando su licencia y habilitaciones aeronáuticas otorgadas por el Estado contratante donde se va a efectuar los vuelos.
- (c) Requisitos para la convalidación:
- (1) La DGAC confirmará la vigencia de la licencia y habilitaciones aeronáuticas, expedida por ~~la AAC~~ el Estado contratante que ha otorgado la licencia;
 - (2) La licencia y habilitaciones aeronáuticas extranjeras deben haber sido otorgadas cumpliendo requisitos iguales o superiores a los establecidos en esta Norma;
 - (3) La licencia, habilitaciones aeronáuticas y las certificaciones médicas aeronáuticas deben estar vigentes, otorgadas por ~~la AAC~~ el Estado contratante pertinente, y deben estar impresas en idioma español o inglés;
 - (4) Sin perjuicio de lo establecido en los puntos precedentes, la DGAC puede exigir al titular de una licencia y de habilitaciones aeronáuticas convalidadas que demuestre alguno o todos los requisitos que dieron lugar al otorgamiento en el país de origen y el conocimiento de diferencias con la normativa chilena;
- (d) El postulante a convalidar una licencia o habilitación aeronáutica además de lo indicado anteriormente, debe:
- ~~(1) Demostrar:~~
 - ~~(i) Alguno o todos los requisitos que dieron lugar al otorgamiento en el país de origen; y~~
 - ~~(ii) Conocimientos de diferencias con la normativa chilena.~~
 - ~~(2) Adjuntar los siguientes antecedentes:~~
 - ~~(i) Solicitud de convalidación por el Sistema Licencias Aeronáutico (publicado en Pagina Web Institucional);~~

~~(ii) Copia de la licencia, habilitaciones y de la certificación médica aeronáutica extranjera vigente;~~

~~(iii) Documento oficial de identidad. (C.I., pasaporte, etc.).~~

- (1) Registrarse en el Sistema Licencias del Personal Aeronáutico (SIPA) publicado en Pagina Web Institucional y realizar una solicitud de licencia convalidada;
 - (2) Adjuntar en su sesión de personal aeronáutico todos los documentos solicitados;
 - (3) Demostrar la experiencia reciente descrita en el numeral 61.037, a través de la bitácora personal de vuelo u otro medio aceptable por la DGAC.; y
 - (4) El piloto con licencia extranjera comercial o superior que efectúe servicio de transporte aéreo comercial operaciones aéreas de cabotaje en Chile y que pertenezca a un Estado contratante que mantiene un acuerdo bilateral firmado con la DGAC, deberá previo a efectuar operaciones aéreas rendir el examen TLA teórico de piloto TLA (61.1007 (b)(1)(ii)) y la demostrar la validez de la certificación médica otorgada por su Estado chilena clase 1.
- (e) Se podrá eximir de lo señalado en 61.023 (c) ~~(1)~~ (4) al piloto que va a realizar actividades:
- (1) Como Instructor de vuelo, sólo por un período no mayor a 6 meses y o mientras no se cuente en el país con personal calificado; y
 - (2) En operaciones de trabajo aéreo, cuando no exista en el país personal calificado;
- (f) La vigencia de la convalidación no podrá exceder el plazo de vigencia de la licencia extranjera, lo cual debe constar en el documento pertinente;
- (g) El piloto debe dar cumplimiento a las normas de extranjería vigentes;
- (h) El Estado de Chile, como Estado contratante ~~signatario~~ del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Convenio de Chicago), podrá convalidar las licencias emitidas por otro Estado contratante de forma automática, a condición de que:
- (1) Hayan adoptado reglamentos comunes de otorgamiento de licencias que cumplan lo dispuesto en la presente Norma;
 - (2) Hayan concertado un acuerdo oficial en que se reconozca el proceso de convalidación automática;
 - (3) Hayan establecido un sistema de vigilancia que garantice que se sigan cumpliendo los reglamentos comunes sobre otorgamiento de licencias;
 - (4) Hayan registrado el acuerdo ante la OACI de conformidad con el Artículo 83 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional; y
 - (5) Se debe anotar en la licencia: "Convalidación según el Adjunto N° XXX /".

...

61.035 Estandarización periódica

- (a) Un piloto cada 24 meses debe realizar un proceso de estandarización sobre técnicas, maniobras y procedimientos normales, anormales y de emergencias en conformidad con el manual de vuelo del fabricante, manual de operaciones y la normativa vigente. El detalle general se ha establecido en el Apéndice "C". El titular de una licencia de piloto UL, se debe ceñir por lo establecido en 61.913.
- (b) Esta estandarización no es exigible para quien mantenga vigente una habilitación de instructor de vuelo o ayudante de instructor de vuelo, debiendo dar cumplimiento a lo que se establece en 61.1117 Estandarización de instructor de vuelo.
- (c) El proceso de estandarización establecido en (a), para pilotos privados lo pueden realizar con un Instructor de vuelo, IE, o IOA; y
- (d) Los pilotos comerciales sin habilitación de vuelo por instrumentos deben efectuar la estandarización ante un IOA.
- (e) Todos aquellos pilotos que hayan efectuado dentro de los 24 meses un examen de pericia (competencias) en vuelo ante un IE o IOA, les será válido como cumplimiento de esta estandarización periódica.
- (f) Para cualquier estandarización en vuelo, la aeronave proporcionada debe disponer de controles de potencia y de vuelo fácilmente alcanzables y operables en forma normal por ambos pilotos (doble mando).

61.037 Experiencia reciente

- (a) Experiencia reciente general
 - (1) Ninguna persona puede actuar como piloto al mando o copiloto de una aeronave a menos que, dentro de los 90 días precedentes, haya realizado tres (3) despegues y 3 aterrizajes con sus respectivos circuitos de tránsito como la única persona que manipula los controles de una aeronave en cada categoría, clase y si corresponde a un tipo. Se excluye de este requisito a los pilotos de Ultraliviano no motorizado (UL); y;
 - (2) En el caso de los pilotos privados, planeador y globo libre el cumplimiento del requisito en (1) de esta sección, se extiende hasta 180 días.
- (b) Experiencia nocturna
 - (1) Ninguna persona podrá actuar como piloto al mando (PIC) de una aeronave certificada para un solo piloto, durante el período nocturno, a menos que, en los ciento ochenta (180) días precedentes haya realizado en período nocturno al menos tres (3) despegues y tres (3) aterrizajes hasta la completa detención, en la categoría, clase o tipo de aeronave que va a utilizar; o
 - (2) Mantenga una habilitación de vuelo por instrumentos vigente.

(c) Reentrenamiento de experiencia reciente

Cuando no sea posible cumplir con lo establecido en las letras (a) y (b) de esta sección se procederá de la siguiente manera:

- (1) Aquellos que estén operando bajo la Norma Técnica Aeronáutica de operación para actividades aéreas comerciales respectiva, previo a cualquier vuelo en una habilitación aeronáutica vencida, deberán efectuar un reentrenamiento de acuerdo con el programa de instrucción correspondiente, quedando registrada la instrucción recibida en la bitácora personal de vuelo y en los registros del explotador o empresa aérea, antes de efectuar un vuelo; y
- (2) Los que desarrollen vuelos bajo la Norma Técnica Aeronáutica de operaciones para la aviación no comercial respectiva (DAN 92) y tenga su estandarización de vuelo vigente, deberán:
 - (i) Auto-reentrenarse, Efectuar un vuelo como piloto al mando con el fin de reentrenarse, en una aeronave sin personas a bordo ni transportando bienes o carga, con la finalidad de para lo cual deberán realizar los circuitos de tránsito completos faltantes, que le permitan alcanzar los requisitos necesarios para cumplir la experiencia reciente; o
 - (ii) Reentrenarse con un instructor de vuelo.

De lo anterior, el piloto o instructor de vuelo dejarán el registro en la bitácora personal de vuelo.

(d) Experiencia reciente específica.

Algunas habilitaciones requieren, aparte de lo exigido en (a) y (b), ciertos requisitos de experiencia requeridos para renovar según se señala en las secciones pertinentes de este Reglamento.

...

61.049 Exámenes de conocimientos teóricos: requisitos previos y porcentaje de aprobación

(a) Porcentaje mínimo de aprobación

El porcentaje mínimo para aprobar un examen de conocimientos teóricos será del 75% de respuestas correctas sobre las preguntas planteadas, por área de conocimiento. Tratándose de exámenes para obtener la habilitación de instructor de vuelo, instructor de vuelo por instrumentos o de ayudante de instructor de vuelo, este porcentaje será del 85%.

(b) Fraudes y otras conductas no autorizadas.

- (1) La persona que participa en un examen de conocimientos teóricos no puede:
 - (i) Copiar;
 - (ii) Sacar de la sala intencionalmente el formulario del examen de conocimientos teóricos, darlo a otra persona, o recibirlo de otra persona;
 - (iii) Utilizar dispositivos electrónicos;
 - (iv) Proporcionar o recibir ayuda durante el examen; y
 - (v) Utilizar cualquier material o ayuda no permitida durante el examen.
- (2) A la persona que cometa los actos descritos en el párrafo (a), le será suspendido y finalizado el examen.

...

61.052 Examen Operacional Oral

- (a) El examen operacional oral está orientado a los postulantes de las licencias de piloto privado, comercial, de tripulación múltiple (avión), de transporte de línea aérea, globo libre y planeador.
- (b) Para la presentación a examen el postulante deberá entregar al IOA o IE la calificación final que tendrá una vigencia de 90 días, contados desde el día que se realizó el vuelo.
- (c) Para la obtención o renovación de una licencia, todo piloto demostrará de acuerdo con la licencia a la que se postula que tiene los conocimientos sobre:
 - (1) Avisos a pilotos (NOTAMS);
 - (2) Meteorología (METAR, TAF, GAMET, vientos de altura y pronóstico de ruta);
 - (3) Limitaciones de la aeronave y emergencias inmediatas;
 - (4) Planificación de vuelo, elaboración del plan de vuelo de piloto y el ATC-1;
 - (5) Los sistemas generales de la aeronave;
 - (6) Las cartas de performance; y
 - (7) Determinación del peso y estiba de la aeronave.
- (d) Para la obtención o renovación de una habilitación aeronáutica de clase o tipo, todo piloto demostrará de acuerdo con la habilitación aeronáutica a la que se postula que tiene los conocimientos sobre:
 - (1) Limitaciones de la aeronave y emergencias inmediatas;
 - (2) Los sistemas generales de la aeronave;
 - (3) Las cartas de performance; y
 - (4) Determinación del peso y estiba de la aeronave.

- (e) Para la obtención o renovación de una habilitación aeronáutica de función, todo piloto demostrará de acuerdo con la habilitación aeronáutica a la que se postula:
- (1) Limitaciones de la aeronave y emergencias inmediatas;
 - (2) Los sistemas generales de la aeronave;
 - (3) Las cartas de performance;
 - (4) Determinación del peso y estiba de la aeronave;
 - (5) Instructor de vuelo, instructor de vuelo por instrumentos o ayudante de instructor de vuelo; que tiene las competencias para desempeñarse en un aula; y
 - (6) Vuelo por instrumentos; que tiene las competencias para elaborar una planificación de vuelo (despegue, ruta, alternativas y descenso) y sus aproximaciones instrumentales.

...

61.055 Verificación de competencias (prueba de pericia o examen de vuelo)

- (a) El solicitante de una licencia o habilitación aeronáutica de piloto para la obtención o renovación de estas, se le administrará una verificación de competencias que deberá considerar lo siguiente:
- (1) Ejecución de los procedimientos y las maniobras dentro de las capacidades y limitaciones operacionales de la aeronave, incluyendo la utilización de sus sistemas;
 - (2) Realización de las maniobras, procedimientos normales, anormales y de emergencia apropiados a la aeronave, establecidos en el manual de instrucción del fabricante;
 - (3) Pilotaje de la aeronave con suavidad y precisión, lo cual también es requerido cuando se utiliza un dispositivo de instrucción para simulación de vuelo;
 - (4) Ejercicio de un buen juicio y una aptitud para el vuelo aceptable;
 - (5) Aplicación de los conocimientos aeronáuticos;
 - (6) Dominio de la aeronave o dispositivo de instrucción para simulación de vuelo en todo momento, de modo que nunca haya dudas en cuanto a la ejecución de algún procedimiento o maniobra; y
 - (7) En cada examen de vuelo que se efectúe, se demostrarán los conocimientos teóricos de las limitaciones y procedimientos de emergencias inmediatas de la aeronave que se utilizará para el examen de vuelo que se han remitido por los usuarios, conforme al manual de vuelo del fabricante y publicados en la página web de la DGAC. Respecto a los exámenes que se efectúan en un dispositivo de instrucción para simulación 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.

- (b) El solicitante de una licencia o habilitación aeronáutica de piloto, para la obtención o renovación de estas, se le administrara una verificación de competencias por los IOA o IE ya sea de aeronave, un dispositivo de instrucción para simulación de vuelo.
- (c) El solicitante de una licencia o habilitación aeronáutica deberá atenerse a las siguientes limitaciones o excepciones para una verificación de competencias;
- (1) Las aeronaves experimentales no podrán utilizarse durante la verificación de competencias (prueba de pericia) en la obtención o renovación de una licencia o habilitación aeronáutica, para lo cual, se deberá utilizar una aeronave homologa con certificado de aeronavegabilidad vigente; y
 - (2) Las Aeronaves Deportivas Livianas (LSA) distintas de un LSA-Avión, los Vehículos Ultralivianos Motorizados (ULM), Giroplano (Girocóptero) y los Vehículos Ultralivianos (UL) no motorizadas, estarán exentos de rendir la verificación de competencia (prueba de pericia) ante un IOA, y deberán presentar una calificación final del instructor de vuelo con lo cual se permitirá la entrega de la licencia de acuerdo con la habilitación de categoría para dichos pilotos u operarios. Si un piloto desea posteriormente hacer la transición a una aeronave o LSA-Avión, deberá cumplir para cada caso en particular con el conocimiento teórico, instrucción de vuelo, experiencia y con la verificación de competencias (prueba de pericia) ante la DGAC.
- (d) Si el solicitante no aprueba en cualquiera de las maniobras o procedimientos considerados esenciales por el IOA o IE, deberá recibir el reentrenamiento requerido por un instructor de vuelo y repetir la(s) parte(s) pertinente(s) de la verificación de competencias.
- (e) El solicitante, IE o IOA, podrá suspender la verificación de competencias en vuelo en cualquier momento; y
- (f) Si la suspensión es debida a condiciones meteorológicas, avería de la aeronave o cualquier otro problema que afecte a la seguridad de vuelo, se podrá acreditar al solicitante las maniobras que realizó en forma correcta y que no deberán ser repetidas cuando se reinicie la verificación de competencias en vuelo. La misma circunstancia es válida cuando la avería u otro problema afecten al dispositivo de instrucción para simulación de vuelo que se esté empleando.
- (g) Aeronave y equipo requerido.
- (1) La aeronave proporcionada para la demostración de competencias debe reunir las siguientes condiciones:
 - (i) Disponer del equipo necesario para cada maniobra requerida;
 - (ii) No tener limitaciones operacionales que prohíban su utilización para las maniobras requeridas;
 - (iii) Disponer de asientos de piloto con una visibilidad adecuada para que cada piloto pueda operar la aeronave con seguridad; y

(iv) Tener visibilidad adecuada para el examinador tanto hacia dentro como hacia fuera de la cabina, que permita evaluar el comportamiento del solicitante.

(2) Controles que se requieren.

(i) Para cualquier prueba de pericia en vuelo, la aeronave proporcionada de acuerdo al párrafo (1), debe disponer de controles de potencia y de vuelo fácilmente alcanzables y operables en forma normal por ambos pilotos; a menos que el examinador, después de considerar todos los factores de seguridad, determine que puede realizarse en forma segura sin tener en cuenta lo señalado.

(ii) Sin embargo, una aeronave que tenga otros controles, por ejemplo, el de la rueda de nariz, frenos, interruptores, selectores de combustible, y controles del flujo de los motores, que no sean fácilmente alcanzables y operables en forma normal por ambos pilotos, se puede utilizar, siempre que el certificado de aeronavegabilidad exija la operación de dicha aeronave con más de un piloto o si el examinador determina que el vuelo puede realizarse en ella de forma segura.

(3) Equipo necesario para el vuelo por instrumentos simulado.

El solicitante de una prueba de pericia en vuelo que incluya maniobras de vuelo con referencia exclusiva a los instrumentos debe proporcionar el equipo de a bordo adecuado que impida al examinando la referencia visual hacia afuera de la cabina de la aeronave y aceptado por el examinador.

~~(4) Aeronaves con sólo un grupo de controles.~~

~~En el caso de estandarización de licencias referidas a la actuación en aeronaves con un solo grupo de controles o, incluso, con una sola plaza para piloto, pueden ser utilizadas tales aeronaves.~~

(h) Inspectores e Instructores Evaluadores aceptados por la DGAC.

Los inspectores e instructores evaluadores aceptados por la DGAC administran las verificaciones de competencias (pruebas de pericia) en vuelo y en tierra del solicitante de una licencia o habilitación aeronáutica:

(1) La verificación de competencias para la obtención, renovación, estandarización o convalidación de una licencia o habilitación aeronáutica del personal aeronáutico de piloto ya sea en una aeronave o en un dispositivo de instrucción para simulación de vuelo autorizado por la DGAC, serán administradas por un inspector o instructor evaluador; y

(2) La estandarización de licencias y habilitaciones aeronáuticas son administradas además de los indicados en (h) (1) por los instructores de vuelo e instructor de vuelo por instrumentos, según corresponda.

61.057 Verificación de competencias: puesto de pilotaje del piloto al mando (PIC)

Todo solicitante para obtener, renovar, estandarizar o convalidar una licencia o habilitación aeronáutica, ~~de piloto~~ debe utilizar el puesto designado por el fabricante de la aeronave o la DGAC, ~~de se desempeñará como~~ piloto al mando durante la verificación de competencias (prueba de pericia) y consecuentemente asumirá, en todo momento, la responsabilidad de la conducción segura de la aeronave.

61.059 Verificación de competencia para piloto al mando (PIC): ~~Operación en aeronaves que requieren más de un piloto~~

~~Operación en aeronaves que requieren más de un piloto o que sean propulsados por un motor Turborreactor o Turbofan.~~

La verificación de competencia, debe efectuarse en conformidad a lo descrito en DAN 61.021 Programas de Instrucción, 61.1007. Habilitación de tipo, u otra normativa aplicable, además:

- (a) Todo piloto que actúe como piloto al mando de una aeronave cuyo certificado de tipo requiera para su operación más de un piloto, deberá cumplir con una verificación de competencia en dicha aeronave, en los 6 meses calendarios precedentes;
- (b) La verificación de competencia del piloto al mando requerida en el párrafo (a) de esta sección, podrá ser satisfecha:
 - (1) Ante un IOA o IE autorizado por la DGAC, que incluya las maniobras y procedimientos normales, anormales y de emergencia para la habilitación de tipo correspondiente; y
 - (2) Se ocupará la posición que normalmente utiliza, el piloto al mando en la cabina de mandos.
- (c) La verificación de competencias descrito en el párrafo (b) de esta sección, podrá ser realizada en un dispositivo de instrucción para simulación de vuelo (entrenador o simulador) ~~aprobado~~ autorizado por la DGAC.
- (d) Si el dispositivo de instrucción para simulación de vuelo no cuenta con una certificación de FFS (Categoría "D" o "C" con visual mejorada) para el otorgamiento de una habilitación de tipo, se deberá tener en cuenta que:
 - (1) Si no está calificado o ~~aprobado~~ autorizado para las maniobras específicas requeridas;
 - (i) El centro de instrucción deberá anotar en el registro de enseñanza del alumno, la maniobra o maniobras omitidas; y
 - (ii) Antes de actuar como piloto al mando, el piloto deberá demostrar pericia en cada maniobra omitida en un dispositivo de instrucción para simulación de vuelo calificado y ~~aprobado~~ autorizado.

Si no está calificado y aprobado para aproximaciones circulares:

El registro del aspirante deberá incluir esta anotación: “No Aproximaciones Circulares”, y el aspirante no podrá efectuar aproximaciones circulares como piloto al mando, cuando las condiciones meteorológicas sean inferiores a las requeridas para las reglas de vuelo visual (VFR), hasta que haya demostrado satisfactoriamente la pericia en estas aproximaciones en un dispositivo de instrucción para simulación de vuelo calificado y ~~aprobado~~ autorizado por la DGAC para ello, o en una aeronave, ante un Instructor de Vuelo o IE autorizado por la DGAC para realizar este tipo de pruebas.

- (2) Si no está calificado y ~~aprobado~~ autorizado por la DGAC para aterrizajes, el aspirante deberá:
 - (i) Ser titular de una habilitación de tipo del avión simulado; y
 - (ii) Haber realizado en los 90 días precedentes al menos 3 despegues y 3 aterrizajes (uno de ellos hasta la detención completa), como único piloto que manipule los controles de vuelo en el tipo de aeronave para el que se está sometiendo a la verificación de competencia.
- (e) Con el propósito de completar los requisitos de la verificación de competencia del párrafo (a) de esta sección, se podrá actuar como piloto al mando en un vuelo bajo VFR o IFR diurno, si no se transportan personas ni carga, excepto las necesarias para la operación de la aeronave.

61.061 Condiciones que se deben reunir para actuar como ~~Calificaciones de Copiloto~~ (SIC)

- (a) Todo piloto que actué como copiloto de una aeronave cuyo certificado de tipo requiera para su operación más de un piloto, deberá:
 - (1) Estar en posesión de una licencia vigente y adecuada al carácter de la operación, con la habilitación de tipo apropiada;
 - (2) Estar en posesión de la habilitación de vuelo por instrumentos, para vuelos IFR;
 - (3) Haber adquirido, bajo la debida supervisión y dentro de los 12 meses calendarios previos, experiencia en el tipo de aeronave de que se trate, y/o en un dispositivo de instrucción para simulación de vuelo apropiado y ~~aprobado~~ autorizado por la DGAC, en los aspectos siguientes:
 - (i) Procedimientos y maniobras normales de vuelo para todas sus fases;
 - (ii) Procedimientos y maniobras anormales y de emergencia relacionados con fallas y mal funcionamiento del equipo, tales como el grupo motor, otros sistemas de la aeronave y la célula;

- (iii) Procedimientos de vuelo por instrumentos, comprendidos los procedimientos de salidas instrumentales estandarizadas (SID), de aproximación por instrumentos, de aproximación frustrada y de aterrizaje en condiciones normales, anormales y de emergencia, como también falla simulada del motor; y
- (iv) Procedimientos relacionados con la incapacitación de piloto y coordinación de la tripulación, incluyendo la asignación de tareas propias del piloto; la cooperación de la tripulación y la utilización de las listas de verificación;
- (4) Haber demostrado las competencias requeridas para la utilización segura del tipo de aeronave de que se trate, correspondiente a las funciones de copiloto, según el caso; y
- (5) Haber obtenido el conocimiento teórico:
 - (i) De la aeronave de tipo;
 - (A) Estructura y equipo de la aeronave, operación normal de los sistemas y averías;
 - (B) Limitaciones generales de la aeronave y de los grupos motores;
 - (C) Procedimientos normales, anormales y de emergencia;
 - (D) Performance, peso y estiba y planificación de vuelo; y
 - (E) Sistemas de dirección de vuelo, piloto automático, Sistema Electrónico de Instrumentos de vuelo (EFIS) y Cabina de cristal (Glass Cockpit).
 - (ii) Conocimientos teóricos avanzados;
 - (A) Para aviones certificados para volar con una tripulación de por lo menos dos pilotos y de más de 19 asientos, habrá demostrado los conocimientos teóricos a nivel de un Piloto de Transporte de Línea Aérea:
 - Factores humanos (Actuación humana);
 - Aerodinámica (principios de vuelo);
 - Meteorología;
 - Performance y planificación de vuelo (peso y balance);
 - Procedimientos operacionales;
 - Conocimiento general de las aeronaves;
 - Equipo de comunicaciones y navegación;
 - Legislación y reglamentación aérea;
 - Navegación; y
 - Radiotelefonía.

- (B) Para aviones certificados para volar con una tripulación de por lo menos dos pilotos y de 19 asientos o menos, habrá demostrado los conocimientos teóricos de diferencia de la Licencia de Piloto de Transporte de Línea Aérea, en las siguientes materias;
- Factores humanos (Actuación humana);
 - Aerodinámica (principios de vuelo);
 - Meteorología;
 - Performance y planificación de vuelo (peso y balance); y
 - Procedimientos operacionales.
- (6) Con la excepción establecida en el párrafo (c) de esta sección, efectúe y registre en la bitácora personal de vuelo:
- (i) 3 despegues y 3 aterrizajes hasta la completa detención, como el único piloto a cargo de los controles de vuelo de la aeronave, durante los últimos 90 días;
 - (ii) Procedimientos y maniobras de emergencias contempladas en el manual de la aeronave, 2 veces al año, mientras realiza las funciones como piloto al mando. Este requisito puede ser cumplido en un dispositivo de instrucción para simulación de vuelo (simulador o entrenador) ~~aprobado~~ autorizado por la DGAC; y
 - (iii) Con el único propósito de reunir los requisitos establecidos en el párrafo (6) (i) de esta sección, un piloto podrá actuar como copiloto (SIC) de un vuelo diurno, VFR o IFR, siempre que no se transporte personas o carga, excepto las necesarias para la operación de la aeronave.
- (b) Cuando se trate de operaciones de transporte realizado de acuerdo con un certificado de explotador de servicios aéreos (AOC), se cumplirán los requisitos establecidos por el explotador y aprobados por la DGAC al otorgar el certificado; y
- (c) El poseedor de una licencia de Piloto de TLA o Comercial con la categoría y clase apropiada, no necesita reunir los requisitos del párrafo (a) (6) (i) de esta sección para la realización de vuelos de entrega (ferry), prueba de aeronaves o evaluación de equipos en vuelo, siempre que no se transporte personas o carga, excepto las necesarias para la operación de la aeronave.

61.063 Repetición del examen de vuelo después de no aprobar

~~El solicitante de una licencia o habilitación aeronáutica que no apruebe la verificación de competencias (prueba de pericia) podrá solicitar una repetición de la misma, una vez que haya efectuado el reentrenamiento con instructor de vuelo correspondiente, el que será registrado en su bitácora personal de vuelo por el instructor de vuelo y, además, se deberá presentar una calificación final y rendir nuevamente una verificación de competencias ante la DGAC.~~

- (a) **En Vuelo:** el solicitante de una licencia o habilitación aeronáutica que no apruebe la verificación de competencias (prueba de pericia) podrá solicitar una repetición de esta, una vez que haya efectuado un proceso de reentrenamiento, el que debe ser registrado en su bitácora personal de vuelo de piloto por el instructor de vuelo y, además, se debe presentar una calificación final y rendir nuevamente la demostración de competencias ante un IOA o IE.
- (b) **En Tierra:** el solicitante que demuestre desconocimiento durante el briefing debe efectuar un reforzamiento el que debe estar estampado en observaciones de su bitácora de vuelo por el instructor de vuelo o empresa aérea, y rendirlo nuevamente ante un IOA o IE; y
- (c) Si el solicitante no aprueba en cualquiera de las maniobras o procedimientos considerados esenciales por el IOA o IE, debe recibir el reentrenamiento requerido por un instructor de vuelo o instructor de vuelo por instrumentos y repetir la verificación de competencias.

...

61.071 Apelación

El personal aeronáutico que haya solicitado una licencia o habilitación aeronáutica y durante el proceso de la obtención, renovación, estandarización o convalidación, a criterio del solicitante considere que no se ajusta a lo definido en la Normativa vigente o que sus derechos han sido vulnerados, podrá presentar una apelación a la DGAC de acuerdo con las normas y procedimiento que publique la Autoridad Aeronáutica. ~~en el Subdepartamento Licencias una solicitud de apelación para que se revise su proceso en particular.~~

...

CAPÍTULO C**LICENCIAS Y HABILITACIONES PARA PILOTOS**

...

61.105 Relación entre habilitaciones de clase y de tipo

- (a) Las Habilitaciones de Clase y de Tipo Turborreactor o Turbofan son independientes entre sí (salvo los monomotores), por lo cual, los requisitos de obtención, renovación o convalidación deberán cumplirse separadamente para cada una de ellas. La experiencia reciente demostrable en una aeronave de tipo no es válida para una aeronave de clase, ni viceversa, salvo que esta norma disponga otra cosa; y

- (b) Las Habilitaciones de Clase y de Tipo Turbohélice pueden cumplir requisitos de obtención, renovación o convalidación homologables que deben seguir el siguiente orden:
- (1) La obtención, renovación o convalidación de una habilitación de tipo turbohélice permite la obtención de una habilitación de clase de acuerdo con la cantidad de motores que posea la aeronave. Pero, antes de ejercer las atribuciones de la habilitación de clase, se deberá presentar en la DGAC, una calificación final de que el piloto cumplió con un entrenamiento teórico y práctico con un instructor de vuelo;
 - (2) La experiencia reciente acumulable en la habilitación de tipo turbohélice le permite mantener y renovar la habilitación de clase, pero no a la inversa (salvo los monomotores); y
 - (3) La obtención, renovación o convalidación de una habilitación de clase no permite la obtención de una habilitación de tipo turbohélice.
- (c) Sin perjuicio de lo establecido en las letras (a) y (b) anterior, para obtener, renovar o convalidar una licencia o habilitación diferente a la que se posee, se acreditarán al solicitante los requisitos de conocimientos, instrucción, experiencia y pericia, ya cumplidos con ocasión de otras licencias o habilitaciones, en lo que sea pertinente, evitándose, hasta donde resulte factible, la duplicidad o superposición de exámenes teóricos y/o verificación de competencias.

...

CAPÍTULO D

LICENCIA DE ALUMNO PILOTO

...

61.209 Limitaciones, atribuciones del titular de la licencia y condiciones que deben observarse para ejercerlas

- (a) Tripular aeronaves destinadas especialmente a la instrucción de vuelo, en compañía de un instructor de vuelo;
- (b) Realizar vuelos "solo" (sin instructor a bordo), con la autorización, supervisión y registro en la bitácora personal de vuelo por un instructor de vuelo.
- (c) Ningún alumno piloto volará "solo" en una aeronave en vuelo internacional, salvo por acuerdo especial o general al respecto entre los Estados contratantes interesados;
- (d) Un alumno piloto no podrá actuar como piloto al mando de una aeronave en los siguientes casos:
 - (1) Que transporte pasajero(s) o persona(s) a bordo;
 - (2) Que transporte carga por compensación o arrendamiento;
 - (3) En vuelos por compensación o arrendamiento, en promociones comerciales o en cualquier trabajo aéreo;

- (4) Bajo condiciones meteorológicas instrumentales (IMC);
 - (5) Contraviniendo cualquier limitación anotada por el Instructor en la bitácora personal de vuelo; y
 - (6) Si su licencia ha perdido vigencia.
- (e) ~~Disponible~~ Un alumno piloto no puede efectuar un vuelo “solo” o con instructor, que no esté contemplado en el o los programas de instrucción; y
- (f) Ningún alumno piloto podrá actuar como piloto o miembro de la tripulación de vuelo, en una aeronave en la cual sea obligatorio más de un piloto, según el certificado tipo de la aeronave o la reglamentación bajo la cual se opere esa aeronave, excepto cuando recibe instrucción de vuelo de parte de un instructor de vuelo autorizado y en tal caso, la aeronave deberá llevar tripulación completa con las debidas habilitaciones vigentes.

...

CAPÍTULO E

LICENCIA DE PILOTO PRIVADO

...

61.307 Competencia acreditada (experiencia de vuelo)

El solicitante de una licencia de piloto privado deberá haber recibido instrucción de vuelo en aeronave de doble mando, proporcionada por un Instructor de Vuelo o Ayudante de Instructor autorizado y tenerla registrada en la bitácora personal de vuelo, debidamente firmada por el Instructor, con declaración de que el solicitante es competente para realizar las maniobras y procedimientos requeridos de forma segura.

En la bitácora personal de vuelo del piloto, deberá constar que el solicitante debe tener como mínimo la siguiente experiencia aeronáutica, en la categoría de aeronave solicitada:

- (a) Categoría Avión y LSA-Avión
 - (1) El solicitante habrá realizado 40 horas de vuelo, o 35 horas si las acumuló durante un curso de instrucción en un CIAC, como piloto de un avión o LSA-Avión. La DGAC determinará si la instrucción recibida por el piloto en un dispositivo de instrucción para simulación de vuelo es aceptable como parte del tiempo total de vuelo de 40 o 35 horas, según el caso. El crédito por dicha experiencia se limitará a un máximo de 5 horas. El solicitante habrá realizado:
 - (i) 20 horas con Instructor de Vuelo o Ayudante de Instructor en un Avión o LSA-Avión de doble mando;
 - (ii) No más de 5 horas se habrán efectuado en un dispositivo de instrucción para simulación de vuelo ~~aprobado~~ autorizado por la DGAC;

- (iii) No menos de 10 horas se habrán efectuado en vuelo “solo”, en la clase o tipo de Avión o LSA-Avión en el que se habilitará, bajo la supervisión de su Instructor de vuelo. Si el piloto tiene una Licencia de otra categoría de aeronave este requisito se puede disminuir hasta 5 horas de vuelo “solo”; y
 - (iv) Como parte del requisito de 10 horas de vuelo “solo”, no menos de 5 horas de vuelo se habrán efectuado en vuelo(s) de travesía “solo” y, por lo menos, se deberá realizar un vuelo de travesía de 270 kilómetros (150 MN), durante el cual habrá efectuado aterrizajes completos en dos aeródromos diferentes. Este requisito podrá eximirse si el piloto tiene una Licencia de otra categoría de aeronave vigente.
- (2) Cuando el solicitante registre experiencia de vuelo en otras categorías de aeronaves, la DGAC aplicará la siguiente escala de disminución al total de horas de vuelo requerido en (a) (1) de esta sección:
- (i) 100 horas o más en aeronave de despegue vertical, disminución de 15 horas;
 - (ii) 500 horas o más en aeronave de despegue vertical, disminución de 20 horas;
 - (iii) 100 horas o más en helicóptero o dirigible, disminución de 5 horas;
 - (iv) 500 horas o más en helicóptero o dirigible, disminución de 10 horas;
 - (v) 100 horas o más en planeador o LSA-planeador, disminución de 10 horas;
 - (vi) 100 horas o más en aeronaves ULM, disminución de 10 horas; y
 - (vii) La disminución máxima por acumulación de créditos aplicables según se ha dicho, en ningún caso puede exceder de 25 horas.
- (b) Categoría LSA (otro distinto del LSA-Avión)
- El solicitante habrá realizado en Aeronaves con Sistema de Control a base de desplazamiento del peso (Trikes) 20 horas de vuelo, Girocóptero 15 horas de vuelo, en Planeador 6 horas de vuelo (no menos de 20 remolques o auto despegues), Globo 7 horas de vuelo y en Paracaídas Motorizados 12 horas de vuelo de instrucción.
- Si un piloto de esta categoría desea, además, ejercer las atribuciones de un Piloto Privado en la Categoría Avión o LSA-Avión, deberá cumplir con el conocimiento, instrucción de vuelo, experiencia y pericia correspondiente a esa categoría.
- (c) Categoría ULM-Avión, Aeronave con Sistema de Control a Base de Desplazamiento del Peso (Trikes) y Giroplano (Girocópteros)
- El solicitante habrá realizado 15 horas de vuelo y en Parapente Motorizado o Ala Delta Motorizada 7 horas de vuelo de instrucción.

Si un piloto de esta categoría desea, además, ejercer las atribuciones de un Piloto Privado en la Categoría Avión o LSA-Avión, deberá cumplir con el conocimiento, instrucción de vuelo, experiencia y pericia correspondiente a esa categoría.

(d) Categoría Helicóptero

- (1) El solicitante habrá realizado 40 horas de vuelo, o 35 horas si las acumuló durante un curso de instrucción en un CIAC, como piloto de un helicóptero. La DGAC determinará si la instrucción recibida por el piloto en un dispositivo de instrucción para simulación de vuelo es aceptable como parte del tiempo total de vuelo de 40 o 35 horas, según el caso. El crédito por dicha experiencia se limitará a un máximo de 5 horas. El solicitante habrá realizado:
 - (i) 20 horas con Instructor de Vuelo o Ayudante de Instructor en un helicóptero de doble mando;
 - (ii) No más de 5 horas se han efectuado en un dispositivo de instrucción para simulación de vuelo aprobado y autorizado por la DGAC;
 - (iii) No menos de 10 horas se habrán efectuado en vuelo “solo”, en el tipo de helicóptero en el que se habilitará, bajo la supervisión de su Instructor de vuelo. Si el piloto tiene una Licencia de otra categoría de aeronave este requisito se puede disminuir hasta 5 horas de vuelo “solo”; y
 - (iv) Como parte del requisito de 10 horas de vuelo “solo”, no menos de 5 horas de vuelo se habrán efectuado en vuelo(s) de travesía “solo” y, por lo menos, se deberá realizar un vuelo de travesía de 180 kilómetros (100 MN), durante el cual habrá efectuado aterrizajes en 2 puntos diferentes. Este requisito podrá eximirse si el piloto tiene una licencia de otra categoría de aeronave vigente.
- (2) Cuando el solicitante registre experiencia de vuelo en otras categorías de aeronaves, la DGAC aplicará la siguiente escala de disminución al total de horas requerido en (d) (1) de esta sección:
 - (i) 100 horas o más en avión, LSA-Avión, ULM o dirigible, disminución de 5 horas;
 - (ii) 500 horas o más en avión, LSA-Avión, ULM o dirigible, disminución de 10 horas;
 - (iii) 100 horas o más en aeronave de despegue vertical, disminución de 10 horas;
 - (iv) 500 horas o más en aeronave de despegue vertical, disminución de 15 horas;
 - (v) 100 horas o más en planeador o LSA-planeador, disminución de 5 horas; y
 - (vi) La disminución máxima por acumulación de créditos aplicables según se ha dicho, en ningún caso puede exceder de 15 horas.

(e) Categoría Aeronaves de Despegue Vertical

- (1) El solicitante debería haber completado 40 horas de tiempo de vuelo como piloto de aeronaves de despegue vertical. La DGAC determinará si la experiencia como piloto en instrucción en un dispositivo de instrucción para simulación de vuelo es aceptable como parte del tiempo total de 40 horas de vuelo. El solicitante habrá realizado:
 - (i) 20 horas con Instructor de Vuelo o Ayudante de Instructor en una aeronave de despegue vertical de doble mando;
 - (ii) No más de 5 horas se han efectuado en un dispositivo de instrucción para simulación de vuelo ~~aprobado~~ autorizado por la DGAC;
 - (iii) No menos de 10 horas se habrán efectuado en vuelo "solo", en aeronave de despegue vertical, bajo la supervisión de su Instructor de vuelo; Si el piloto tiene una Licencia de otra categoría de aeronave este requisito se puede disminuir hasta 5 horas de vuelo "solo"; y
 - (iv) Como parte del requisito de 10 horas de vuelo "solo", no menos de 5 horas de vuelo se habrán efectuado en vuelo(s) de travesía "solo" y, por lo menos, se deberá realizar un vuelo de travesía de 270 kilómetros (150 MN) o de acuerdo con la autonomía operacional de la aeronave (motores no convencionales), durante el cual habrá efectuado aterrizajes completos en dos aeródromos diferentes. Este requisito podrá eximirse si el piloto tiene una licencia de otra categoría de aeronave vigente.
- (2) Cuando el solicitante registre experiencia de vuelo en otras categorías de aeronaves, la DGAC aplicará la siguiente escala de disminución al total de horas requerido en (e) (1) de esta sección:
 - (i) 100 horas o más en avión, LSA-avión, ULM o helicóptero, disminución de 10 horas;
 - (ii) 500 horas o más en avión, LSA-avión, ULM o helicóptero, disminución de 15 horas; y
 - (iii) La disminución máxima por acumulación de créditos aplicables según se ha dicho, en ningún caso puede exceder de 15 horas.

(f) Categoría Dirigibles

- (1) El solicitante habrá realizado 25 horas de vuelo, como piloto de un dirigible. La DGAC determinará si la instrucción recibida por el piloto en un dispositivo de instrucción para simulación de vuelo es aceptable como parte del tiempo total de vuelo de 25 horas. El crédito por dicha experiencia se limitará a un máximo de 5 horas. El solicitante habrá realizado:
 - (i) 3 horas con Instructor de Vuelo o Ayudante de Instructor en vuelo de travesía (crucero) en dirigible, incluyéndose un vuelo de crucero de al menos 45 kms (25 MN);

- (ii) 5 despegues y 5 aterrizajes hasta la detención completa en un aeródromo; cada una de estas operaciones debe incluir un vuelo en el circuito de tránsito de un aeródromo;
 - (iii) 3 horas de tiempo de instrumentos; y
 - (iv) 5 horas de vuelo se han efectuado como piloto a cargo de las funciones del piloto al mando bajo la supervisión del piloto al mando.
- (2) Cuando el solicitante registre experiencia de vuelo en otras categorías de aeronaves, la DGAC aplicará la siguiente escala de disminución al total de horas requerido en (f) (1) de esta sección:
- (i) 500 horas o más en avión, LSA-avión, ULM, helicóptero, aeronave de despegue vertical o planeador, disminución de 3 horas;
 - (ii) 300 horas o más en globo libre, disminución de 5 horas;
 - (iii) 100 horas o más en LSA-Giroplano, LSA-Planeador o LSA-Más liviano que el aire, disminución de 3 horas; y
 - (iv) La disminución máxima por acumulación de créditos aplicables según se ha dicho, en ningún caso puede exceder de 8 horas.
- (g) La experiencia de vuelo por instrumentos, especificada en 61.305 (a) (7), (b) (2), (c) (2), (d) (2) y (e) (2) y la instrucción con doble mando en vuelo nocturno especificada en 61.311, no habilitan al titular de una Licencia de Piloto Privado para pilotar aviones en vuelos bajo las reglas de vuelo por instrumentos (IFR).

...

CAPÍTULO F

LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL

...

61.403 Conocimientos aeronáuticos

Siempre que no sea titular de una licencia de piloto MPL-Avión vigente, el solicitante deberá demostrar que ha completado satisfactoriamente un curso de instrucción o que ha recibido instrucción teórica aprobada o que se ha capacitado en, al menos, las siguientes áreas de conocimientos aeronáuticos apropiados a la categoría de aeronave para la cual solicita habilitación:

(a) Legislación y Reglamentación Aeronáutica

Las normas y reglamentos que sean apropiados al titular de una licencia de piloto privado, comprendiendo el conocimiento básico del Convenio de Aviación Civil Internacional, la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), las Normas y Métodos recomendados (Anexos de OACI), la Ley N° 16.752 Orgánica de la DGAC, la Ley N° 20.000 sobre Control de Drogas, y la estructura de la Reglamentación y Normas Aeronáuticas Chilenas: DAR, DAN, DAP y Circulares de Asesoramiento (CA); y el conocimiento de los siguientes aspectos normativos;

- (1) Código Aeronáutico;
 - (2) Reglas del Aire y Operación de Aeronaves;
 - (i) DAN-91, Reglas del Aire;
 - (ii) DAN-121 Requisitos de Operación: Operaciones Nacionales, Internacionales Regulares y no Regulares;
 - (iii) DAN-135 Requisitos de operación: Regulares y No Regulares para aeronaves Pequeñas de Menos de 5.700 kilos o hasta 19 asientos de pasajeros; y
 - (iv) DAN-137 Trabajos Aéreos;
 - (3) DAN-119 Normas para obtención de Certificado de Operador Aéreo (AOC);
 - (4) ~~DAN-152 Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional, SMS, Empresas Aéreas.~~ Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS) – DAN 19. para proveedores de servicios aeronáuticos.
 - (5) D.S. 369 Reglamento para el transporte aéreo de pasajeros de personas con discapacidad, con movilidad reducida, orgánicamente descompensadas, agónicas o inconscientes;
 - (6) Métodos y procedimientos apropiados de los Servicios de Tránsito Aéreo – DAR 11 y su normativa pertinente;
 - (7) Requisitos aplicables al reporte de un accidente y/o incidente de aviación – DAR 13 y su normativa pertinente;
 - (8) DAN 61: generalidades, requisitos y atribuciones de la licencia de Piloto Comercial y procedimientos (DAP) pertinentes;
 - (9) Reglamentación vigente sobre “Otorgamiento de la Certificación Médica Aeronáutica”. Capítulo Generalidades; y
 - (10) Reglamento Transporte Sin Riesgos de Mercancías Peligrosas por Vía Aérea – DAR 18.
- (b) Conocimiento general de las aeronaves
- (1) Conocimiento general de la categoría de aeronave respecto de la cual se aspira habilitación: avión, helicóptero, dirigible, planeador y globo libre;
 - (2) Principios relativos al manejo y funcionamiento de los grupos motores, sistemas e instrumentos;
 - (3) Limitaciones operacionales de las aeronaves y de los grupos motores, según su categoría; la información operacional pertinente del manual de vuelo o de otro documento similar;
 - (4) Utilización y verificación del estado de funcionamiento del equipo y de los sistemas de la aeronave pertinente;
 - (5) Procedimientos para el mantenimiento de las células, de los sistemas y de los grupos motores de las aeronaves correspondientes;

- (6) Tratándose de helicópteros, sistemas de transmisión (tren de engranajes de reducción) y rotores, cuando corresponda;
 - (7) Tratándose de dirigibles, las propiedades físicas y las aplicaciones prácticas de los gases;
 - (8) Tratándose de planeadores, los principios relativos a la utilización de los planeadores, sus sistemas e instrumentos; y la información operacional y limitaciones operacionales pertinentes, en conformidad a los respectivos Manuales de Vuelo u otro documento apropiado; y
 - (9) Tratándose de globos libres, las propiedades físicas y las aplicaciones prácticas de los gases empleados en los globos libres; los principios de funcionamiento de los globos libres; y la información operacional y limitaciones operacionales pertinentes a esas aeronaves, en conformidad al Manual de Vuelo u otro documento pertinente; y los procedimientos para el mantenimiento de estas aeronaves, sus sistemas y equipos asociados.
- (c) Peso y balance, performance y planificación de vuelo
- (1) Conceptos de peso y balance de aeronaves; la influencia de la carga y distribución del peso en las características de vuelo y el manejo de la aeronave; cálculo de carga y estiba y determinación del centro de gravedad;
 - (2) Uso y aplicación práctica de los datos de performance de despegue, crucero, aterrizaje y de otras operaciones; los efectos de la temperatura y de la altura de densidad en las performances de despegue, ascenso y crucero;
 - (3) Planificación previa al vuelo y en ruta correspondiente a los vuelos comerciales VFR; la preparación y presentación de los planes de vuelo requeridos por los servicios de tránsito aéreo, los procedimientos apropiados de los servicios ATS; los procedimientos de reglaje del altímetro y las operaciones en zonas de gran densidad de tránsito;
 - (4) Tratándose de helicópteros y dirigibles, los efectos del manejo de carga externa; y
 - (5) Tratándose de planeadores, uso y aplicación práctica de los datos de performance para el remolque, desenganche, despegue, lanzamiento, aterrizaje y otras operaciones.
- (d) Actuación Humana
- Fisiología de vuelo; actuación y limitaciones humanas correspondientes al piloto comercial, incluidos los principios de gestión de amenazas y errores.
- (e) Meteorología
- (1) Interpretación y aplicación de los informes meteorológicos aeronáuticos, mapas y pronósticos; los procedimientos para obtener información meteorológica antes y durante el vuelo y uso de la misma; altimetría;

- (2) Meteorología aeronáutica; climatología de las zonas pertinentes con respecto a los elementos que tenga repercusiones para la aviación; el desplazamiento de los sistemas de presión, la estructura de los frentes y el origen y características de los fenómenos del tiempo significativo que afecten a las condiciones de despegue, al ascenso, al vuelo en ruta y al aterrizaje; forma de reconocer, prevenir y eludir las cortantes de viento (windshear) en las proximidades del aeródromo;
 - (3) Causas, el reconocimiento y los efectos de la formación de hielo; los procedimientos de penetración de zonas frontales; la forma de eludir condiciones meteorológicas peligrosas: y
 - (4) Tratándose de planeadores, además, la meteorología asociada con el vuelo a vela.
- (f) Navegación
- (1) La navegación aérea, incluso la utilización de cartas aeronáuticas, instrumentos y ayudas para la navegación; la navegación a estima; la comprensión de los principios y características de los sistemas de navegación apropiados, incluyendo GPS-GNSS en vuelos VFR; el manejo del equipo de a bordo;
 - (2) Tratándose de dirigibles;
 - (i) Utilización y estado de funcionamiento de los dispositivos de aviónica e instrumentos necesarios para el mando y la navegación;
 - (ii) Utilización, precisión y confiabilidad de los sistemas de navegación; la identificación de las radioayudas para la navegación; y
 - (iii) Principios y características de los sistemas de navegación aérea autónomos y por referencias externas; manejo del equipo de a bordo.
- (g) Procedimientos operacionales
- (1) Aplicación de principios de gestión de amenazas y errores a la performance operacional;
 - (2) Utilización de documentos aeronáuticos tales como las AIP, los NOTAM, los códigos y abreviaturas aeronáuticas;
 - (3) Los procedimientos de reglaje de altímetro;
 - (4) Procedimientos y maniobras preventivos y de emergencia apropiados;
 - (5) Procedimientos operacionales para el transporte de carga y manejo de carga externa, si corresponde, y los posibles riesgos en relación con el transporte de mercancías peligrosas;
 - (6) Requisitos y métodos para impartir instrucciones de seguridad a los pasajeros, comprendidas las precauciones que han de observarse al embarcar o desembarcar de la aeronave;

- (7) Tratándose de helicópteros, el descenso vertical lento con motor; efecto de suelo; pérdida por retroceso de pala, vuelco dinámico y otros riesgos operacionales; medidas de seguridad relativas a los vuelos en VMC; Procedimientos de vuelo nocturno, si corresponde, y en operaciones de gran altura;
 - (8) Tratándose de planeadores, métodos para el remolque, desenganche, lanzamiento y los procedimientos conexos; y
 - (9) Conocimientos básicos en las técnicas de supervivencia en selva, mar, montaña, desierto y zonas frías.
- (h) Aerodinámica
- (1) Principios de vuelo relativos a la categoría de aeronave que corresponda y su aplicación; perfiles y superficies alares; sustentación y resistencia al avance; y
 - (2) Conceptos aerodinámicos generales y los referidos al reconocimiento de la pérdida (stall); entrada en barrena (spin) y barrena (spin); técnicas de recuperación de pérdida (stall) y barrena (spin).
- (i) Radiotelefonía
- Procedimientos y fraseología radiotelefónicos aplicables a los vuelos VFR y las medidas que deben tomarse en caso de falla de comunicaciones; el uso del respondedor (transponder);
- (j) Equipos de a bordo;
- (k) Otras materias derivadas de cambios en la evolución de las operaciones aéreas; y
- (l) Tratándose de un Globo Libre o Planeador se le exigirá solamente los conocimientos en Legislación y Reglamentación Aérea.

...

61.407 Competencia acreditada (experiencia de vuelo)

El solicitante de una licencia de piloto comercial deberá haber recibido instrucción de vuelo en aeronave de doble mando, proporcionada por un Instructor de Vuelo autorizado y tenerla registrada en la bitácora personal de vuelo, debidamente firmada por el Instructor, con declaración de que el solicitante es competente para realizar las maniobras y procedimientos requeridos para un piloto comercial en forma segura.

- (a) Categoría Avión o LSA-Avión
- (1) El solicitante habrá realizado 200 horas de vuelo, o 150 horas de vuelo si las acumuló en un curso de instrucción en un CIAC como piloto de avión o LSA-avión. La DGAC determinará si la instrucción recibida por el piloto en un dispositivo de instrucción para simulación de vuelo, es aceptable como parte del tiempo total de vuelo de 200 horas o de 150 horas, según el caso. El crédito por dicha experiencia se limitará a un máximo de 10 horas;

- (2) El tiempo de vuelo como piloto debe incluir;
- (i) 100 horas de vuelo como piloto al mando de avión, o 70 horas como piloto al mando de avión en el caso de haber seguido un curso en un CIAC;
 - (ii) 20 horas de vuelo de travesía (crucero) como piloto al mando de avión, incluyendo un vuelo de crucero de por lo menos 540 Kms (300 MN), durante el cual habrá efectuado aterrizajes completos en 2 aeródromos diferentes;
 - (iii) 10 horas de instrucción de vuelo por instrumentos, lo cual no constituye habilitación IFR, de las cuales no más de 5 horas pueden haber sido efectuadas en un dispositivo de instrucción para simulación de vuelo ~~aprobado~~ autorizado por la DGAC, de la categoría avión o LSA-avión. En todo caso, estas 5 horas serán recibidas de un Instructor de Vuelo por Instrumentos; y
 - (iv) Para que las atribuciones de la licencia puedan ejercerse de noche, 5 horas de vuelo nocturno comprendidos 5 despegues y 5 aterrizajes como piloto al mando.
- (3) Cuando el solicitante registre experiencia de vuelo en otras categorías de aeronaves, la DGAC aplicará la siguiente escala de disminución al total de horas requerido en (a) (1) de esta sección;
- (i) 200 horas o más en aeronave de despegue vertical, disminución de 20 horas;
 - (ii) 300 horas o más en helicóptero, disminución de 20 horas;
 - (iii) 200 horas o más en planeador o dirigible, disminución de 10 horas; y
 - (iv) La disminución máxima por acumulación de créditos aplicables según se ha dicho, en ningún caso puede exceder de 50 horas.
- (4) El solicitante podrá utilizar un LSA-Avión para completar las 200 horas de vuelo, o 150 horas de vuelo si las acumuló en un curso de instrucción en un CIAC como piloto de avión o LSA-avión.
- (b) Categoría Helicóptero
- (1) El solicitante habrá realizado 150 horas de vuelo, o 100 horas de vuelo si las acumuló en un curso de instrucción en un CIAC como piloto de helicóptero. La DGAC determinará si la instrucción recibida por el piloto en un dispositivo de instrucción para simulación de vuelo, es aceptable como parte del tiempo total de vuelo de 150 horas o de 100 horas, según el caso. El crédito por dicha experiencia se limitará a un máximo de 10 horas.

- (2) El tiempo de vuelo como piloto debe incluir:
- (i) 35 horas de vuelo como piloto al mando de helicóptero;
 - (ii) 10 horas de vuelo de travesía (crucero) como piloto al mando de helicóptero, incluyendo un vuelo de crucero de por lo menos 180 kilómetros (100 MN), durante el cual habrá efectuado aterrizajes completos en 2 puntos diferentes;
 - (iii) 10 horas de instrucción de vuelo por instrumentos, lo cual no constituye habilitación IFR, de las cuales no más de 5 horas pueden haber sido efectuadas en un dispositivo de instrucción para simulación de vuelo ~~aprobado~~ autorizado por la DGAC, de la categoría helicóptero. En todo caso, estas 5 horas serán recibidas de un Instructor de Vuelo por Instrumentos; y
 - (iv) Para que las atribuciones de la licencia puedan ejercerse de noche, 5 horas de vuelo nocturno comprendidos 5 despegues y 5 aterrizajes como piloto al mando.
- (3) Cuando el solicitante registre experiencia de vuelo en otras categorías de aeronaves, la DGAC aplicará la siguiente escala de disminución al total de horas requerido en (b) (1) de esta sección;
- (i) 300 horas o más en avión o LSA-avión, disminución de 20 horas;
 - (ii) 200 horas o más en planeador o dirigible, disminución de 10 horas y
 - (iii) La disminución máxima por acumulación de créditos aplicables según se ha dicho, en ningún caso puede exceder de 50 horas.
- (c) Categoría Aeronave de Despegue Vertical
- (1) El solicitante deberá haber completado 200 horas de vuelo, o 150 horas si se completan en un curso de instrucción en un CIAC, como piloto de aeronave de despegue vertical. La DGAC determinará si la instrucción recibida por el piloto en un dispositivo de instrucción para simulación de vuelo, es aceptable como parte del tiempo total de vuelo de 200 horas o de 150 horas, según sea el caso.
- (2) El tiempo de vuelo como piloto debe incluir:
- (i) 50 horas de vuelo como piloto al mando de avión, o 30 horas como piloto al mando de avión en el caso de haber seguido un curso de instrucción en un CIAC;
 - (ii) 10 horas de vuelo de travesía (crucero) como piloto al mando, incluyendo un vuelo de travesía de por lo menos 540 Kms (300 MN), durante el cual habrá efectuado aterrizajes completos en 2 aeródromos diferentes;

- (iii) 10 horas de instrucción de vuelo por instrumentos, lo cual no constituye habilitación IFR, de las cuales no más de 5 horas pueden haber sido efectuadas en un dispositivo de instrucción para simulación de vuelo aprobado autorizado por la DGAC, de la categoría aeronave de despegue vertical. En todo caso, estas 5 horas serán recibidas de un Instructor de Vuelo por Instrumentos; y
 - (iv) Para que las atribuciones de la licencia puedan ejercerse de noche, 5 horas de vuelo nocturno comprendidos 5 despegues y 5 aterrizajes como piloto al mando.
- (3) Cuando el solicitante registre experiencia de vuelo en otras categorías de aeronaves, la DGAC aplicará la siguiente escala de disminución al total de horas requerido en (c) (1) de esta sección:
- (i) 100 horas o más en avión, LSA-avión o helicóptero, disminución de 10 horas;
 - (ii) 500 horas o más en avión, LSA-avión o helicóptero, disminución de 50 horas; y
 - (iii) La disminución máxima por acumulación de créditos aplicables según se ha dicho, en ningún caso puede exceder de 50 horas.
- (d) Categoría Dirigible
- (1) El solicitante habrá realizado 200 horas de tiempo de vuelo como piloto de dirigible. La DGAC debe determinar si la instrucción recibida por el solicitante en un dispositivo de instrucción para simulación de vuelo es aceptable como parte del tiempo total de vuelo, crédito que no podrá exceder de 10 horas.
 - (2) El tiempo de vuelo como piloto debe incluir:
 - (i) 50 horas de vuelo como piloto de dirigible;
 - (ii) 30 horas de vuelo como piloto al mando de dirigible o como piloto al mando con supervisión en dirigible;
 - (iii) 10 horas de vuelo de travesía (crucero), que pueden estar comprendidas en las horas señaladas en el acápite (ii) anterior, y que incluirán un crucero en condiciones VFR, de no menos de 45 Kms (25 MN) y que puede ser diurno o nocturno;
 - (iv) 10 horas de vuelo VFR nocturno, que pueden estar comprendidas en las horas señaladas en los acápites (ii) y (iii) anteriores, pero que deben incluir al menos 5 despegues y 5 aterrizajes;
 - (v) 40 horas de instrucción de vuelo por instrumentos, lo cual no constituye habilitación IFR, de las cuales 20 horas deben ser de vuelo en cualquier categoría de aeronave y 20 horas de vuelo en dirigible; y
 - (vi) 20 horas de instrucción de vuelo en dirigible, en aquellos aspectos operacionales específicos señalados en la sección 61.405 (e) de esta Norma.

- (3) Cuando el solicitante registre experiencia de vuelo en otras categorías de aeronaves, la DGAC aplicará la siguiente escala de disminución al total de horas requerido en (d) (1) de esta sección:
 - (i) 100 horas o más en globo libre, disminución de 15 horas;
 - (ii) 200 horas o más en avión, LSA-avión, helicóptero, aeronave de despegue vertical o planeador, disminución de 10 horas; y
 - (iii) La disminución máxima por acumulación de créditos aplicables según se ha dicho, en ningún caso puede exceder de 50 horas.
 - (4) En el caso de que el solicitante haya participado en un curso de instrucción en un CIAC, el tiempo de vuelo requerido en el número (1) de este párrafo se reduce a 150 horas de vuelo como piloto al mando en aeronaves de cualquier categoría, sin que se apliquen otras disminuciones, pero la DGAC determinará si la instrucción recibida por el solicitante en un dispositivo de instrucción para simulación de vuelo es aceptable como parte del tiempo total de vuelo, crédito que no podrá exceder de 20 horas.
- (e) Categoría Globo libre
- (1) El solicitante habrá realizado 35 horas de vuelo y 10 ascensos como piloto al mando, lo cual será efectuado en un globo libre de gas o aire caliente.
 - (2) El solicitante habrá realizado:
 - (i) Al menos 30 despegues y descensos con aterrizajes completos actuando como piloto al mando;
 - (ii) Al menos 1 vuelo que involucre ascenso controlado hasta 5.000 pies sobre el lugar de lanzamiento; y
 - (iii) Al menos 5 horas de vuelo con instructor en instrucción en las técnicas del empleo del aire caliente.
 - (3) Cuando el solicitante registre experiencia de vuelo en otras categorías de aeronaves, la DGAC aplicará la siguiente escala de disminución al total de horas requerido en (e) (1) de esta sección:
 - (i) 100 horas o más en dirigible, disminución de 15 horas;
 - (ii) 200 horas o más en avión, LSA-avión, helicóptero o planeador, disminución de 10 horas; y
 - (iii) La disminución máxima por acumulación de créditos aplicables según se ha dicho, en ningún caso puede exceder de 20 horas.
- (f) Categoría Planeador
- (1) El solicitante habrá realizado 25 horas de vuelo como piloto de planeador. La DGAC determinará si la instrucción recibida por el solicitante en un dispositivo de instrucción para simulación de vuelo es aceptable como parte del tiempo total de vuelo, crédito que no podrá exceder de 10 horas.

- (2) El solicitante habrá realizado:
- (i) Al menos 20 vuelos como piloto al mando de planeador; y
 - (ii) 10 horas de vuelo de travesía (cruce) en planeador, desarrolladas en no menos de 5 vuelos.
 - (i) Cuando el solicitante registre experiencia de vuelo en otras categorías de aeronaves, la DGAC aplicará la siguiente escala de disminución al total de horas requerido en (f) (1) de esta sección:
 - (ii) 300 horas o más en avión o LSA-Avión, disminución de 15 horas;
 - (iii) 200 horas o más en helicóptero, dirigible o globo libre, disminución de 5 horas; y
 - (iv) La disminución máxima por acumulación de créditos aplicables según se ha dicho, en ningún caso puede exceder de 20 horas.
 - (g) La experiencia de vuelo por instrumentos, especificada en 61.407 (a) (2) (iii) y la instrucción con doble mando en vuelo nocturno especificada en 61.411 no habilitan al titular de una licencia de piloto comercial para pilotar aviones en vuelos IFR.

...

CAPÍTULO H

LICENCIA DE PILOTO DE TRANSPORTE DE LÍNEA AÉREA (TLA)

...

61.609 Prueba de pericia

El solicitante habrá demostrado su capacidad para ejecutar, como piloto al mando de una aeronave de la categoría que requieran copiloto, los siguientes procedimientos y maniobras:

- (a) Los procedimientos previos al vuelo, que incluirán la preparación del plan de vuelo operacional y la presentación del plan de vuelo requerido por los servicios de tránsito aéreo;
- (b) Los procedimientos y maniobras normales de vuelo durante todas sus fases;
- (c) Los procedimientos y maniobras anormales y de emergencia relativos a fallas y mal funcionamiento del equipo, como, por ejemplo, motor, sistemas y célula;
- (d) Los procedimientos de coordinación de la tripulación y para el caso de incapacitación de alguno de sus miembros, que incluirán la asignación de tareas del piloto, la cooperación de los miembros de la tripulación y la utilización de listas de verificación;
- (e) En el caso de aviones y aeronaves de despegue vertical, los procedimientos y maniobras para vuelo por instrumentos, incluida la falla simulada de motor; y
- (f) ~~En el caso de aviones, el solicitante habrá demostrado su capacidad para ejecutar los procedimientos y maniobras descritos en 61.609 (a) (b) (c), (d) y (e) como piloto al mando de un avión multimotor; y~~

- (f) Además, el solicitante habrá demostrado su capacidad para ejecutar los procedimientos y maniobras descritos anteriormente, con un grado de competencia de acuerdo a las atribuciones que la licencia de piloto de transporte de línea aérea confiere a su titular:
- (1) Reconocimiento y gestión de amenazas y errores (TEM);
 - (2) Controlar la aeronave por medios manuales con suavidad y precisión en todo momento dentro de sus limitaciones, de modo que esté asegurada la ejecución con éxito de cualquier procedimiento o maniobra;
 - (3) Pilotar la aeronave en el modo de automatización de acuerdo a la fase de vuelo y mantenerse consciente del modo activo de automatización;
 - (4) Ejecutar de forma precisa, procedimientos normales, anormales y de emergencia en todas las fases del vuelo;
 - (5) Demostrar buen juicio y aptitud para el vuelo, incluyendo la toma de decisiones estructuradas y el mantenimiento de la conciencia de la situación;
 - (6) Comunicarse de manera eficaz con los demás miembros de la tripulación de vuelo y demostrar la capacidad de ejecutar eficazmente los procedimientos en caso de incapacitación de la tripulación, coordinación de la tripulación;
 - (7) Incluida la asignación de tareas de piloto, cooperación de la tripulación, adhesión a los procedimientos operacionales normalizados (SOP) y uso de listas de verificación; y
 - (8) Otras materias derivadas de cambios en la evolución de las operaciones aéreas.

...

CAPÍTULO M

HABILITACIONES DE INSTRUCTOR DE VUELO Y DE AYUDANTE DE INSTRUCTOR

...

61.1117 Estandarización de instructor de vuelo

Cada 4 años, el titular de la habilitación debe someterse a un proceso de estandarización en las técnicas y procedimientos de instrucción, proporcionado por un IOA o IE, según corresponda. El proceso debe efectuarse dentro de los 90 días previos al vencimiento de la habilitación y considerará:

- (a) Rendir un examen teórico de repaso de las técnicas de instrucción y manejo de amenazas y errores (Modelo TEM), de acuerdo con la guía publicada en la Página WEB de la DGAC, y rendir el examen por el Sistema de Licencias Aeronáuticas en línea en la DGAC;

- (b) Efectuar una estandarización ante un IV (Solo piloto privados, planeador y globo libre), IE o IOA, de las competencias requeridas para seguir realizando su labor como instructor, ya sea en una aeronave o en un dispositivo de instrucción para simulación de vuelo (que reúna las características a demostrar), considerando a lo menos lo siguiente:
- (1) Un repaso de las técnicas de instrucción, del Modelo TEM, de las reglas generales de vuelo, de tránsito aéreo y de operación general de la aeronave;
 - (2) Un repaso de aquellas maniobras, procedimientos normales, anormales y de emergencia, procedimientos IFR, según corresponda, necesarios para que el piloto demuestre seguridad y competencia de acuerdo a los privilegios de la licencia; y
 - (3) La estandarización a lo menos contendrá lo siguiente:
 - (i) Instructor de vuelo para VFR (Visual):
 - (A) Briefing;
 - (B) Procedimientos previos al vuelo, plan de vuelo, planificación, conocimiento de la oficina ARO;
 - (C) Puesta en marcha, taxeo, check en tierra, prueba de motores, briefing de despegue, emergencias, ascenso, crucero, ingreso a la zona de trabajo;
 - (D) Virajes medios y escarpados;
 - (E) Vuelo lento;
 - (F) Stall con y sin poder en la recta, viraje y secundario;
 - (G) Prevención de Spin;
 - (H) Chandela y Ocho Flojo, recuperadas de alta velocidad, baja velocidad y de inclinación alar;
 - (I) Emergencia simulada;
 - (J) Salida de la zona de trabajo y canales visuales;
 - (K) Circuitos de tránsito;
 - (L) Pasada de largo;
 - (M) Aterrizajes con y sin flaps; y
 - (N) Debriefing.
 - (ii) Instructor de vuelo para IFR (Habilitación de vuelo por Instrumentos):
 - (A) Briefing;
 - (B) Procedimientos previos al vuelo, plan de vuelo, planificación, conocimiento de la oficina ARO;

- (C) Puesta en marcha, taxeo, check en tierra, prueba de motores, verificación de instrumentos, autorización, briefing de despegue, emergencias, ascenso (SID), crucero, ingreso a la zona de trabajo;
- (D) Virajes medios y escarpados;
- (E) Control Performance;
- (F) Figura de vuelo, S: A, B, C y D;
- (G) Prevención de Stall;
- (H) Recuperadas de alta velocidad, baja velocidad y de inclinación alar;
- (I) Cross Check y conciencia situacional;
- (J) Salida de la zona de trabajo;
- (K) Ruta: interceptar cursos de acuerdo al procedimiento cerca y lejos de la estación, demostrar ingreso a un Holding, procedimiento de Holding y sus chequeos en vuelo, abandono del Holding;
- (L) Aproximaciones instrumentales: demostrará a lo menos que conoce y ejecuta sin problemas una (1) aproximación de no precisión (VOR, VOR/DME y RNAV) y una (1) aproximación de precisión (ILS);
- (M) Aproximación frustrada: ejecutar una aproximación frustrada al finalizar una aproximación precisa;
- (N) Aproximación circular: ejecutar una aproximación circular al finalizar una aproximación de no precisión;
- (O) Aterrizaje desde una aproximación; y
- (P) Debriefing.

- (4) El proceso debe efectuarse dentro de los 90 días previos al vencimiento de la habilitación;
- (5) Aquel Instructor de vuelo que además ostente la habilitación de instructor de vuelo por instrumentos, puede efectuar ambos procesos de estandarización de forma conjunta o separada, teniendo la obligación de hacer una estandarización completa de ambas funciones y dejar los registros en su bitácora personal de vuelo; y
- (6) Presentar una calificación final por cada habilitación a renovar en la DGAC.

CAPÍTULO N
INSTRUCTOR EVALUADOR (IE)

...

61.1203 Aviación comercial (DAN-121)

(a) Solicitud

Las empresas aéreas, que soliciten contar con pilotos para desempeñarse como IE, deberán presentar una carta/solicitud a la DGAC, la que deberá contener los siguientes antecedentes:

- (1) Nombres de los pilotos propuestos;
- (2) Material de vuelo involucrado;
- (3) Los antecedentes aeronáuticos establecidos en la letra (b) siguiente.

(b) Requisitos de Postulación

Para que una empresa aérea, que opera bajo las reglas de operación DAN 121, pueda presentar a un piloto a la DGAC, para desempeñarse como de IE, previamente deberá tener en consideración que éste cumpla con lo siguiente:

- (1) Estar en posesión de la Licencia de Piloto de Transporte de Línea Aérea (TLA), la habilitación de tipo a la que postula para IE y la habilitación de función de Instructor de vuelo (IV), y dichos documentos estén vigentes;
- (2) No haber sido sancionado por transgresión de la Reglamentación Aeronáutica, durante los 5 años que preceden a la solicitud;
- (3) Haber desempeñado la función de instructor de vuelo, a lo menos 1 año, efectuando tareas de instrucción en cualquier empresa aérea operando bajo la norma DAN 121, en el material de vuelo en el cual ejercerá como IE
- (4) Haber aprobado una evaluación psicológica ante la DGAC; y
- (5) Acreditar, que cuenta con al menos 300 horas de vuelo, materializadas en actividad de instrucción de vuelo en aeronaves y/o Full Flight Simulator (FFS) categoría "C" o "D", para el material de vuelo en el cual ejercerá como IE;

La empresa aérea empleadora deberá aportar todo otro antecedente o información que la DGAC solicite durante el proceso de análisis, aceptación y certificación del IE.

(c) Certificación

- (1) El postulante será certificado como IE, una vez que haya dado cumplimiento a los requisitos de postulación y posteriormente complete y apruebe el programa de Instrucción IE, dictado por la DGAC; y
- (2) La aceptación o rechazo de un IE, se efectuará mediante documento del Director General de Aeronáutica Civil o en quien el delegue la facultad.

(d) Atribuciones, Limitaciones y Responsabilidades del IE**(1) Atribuciones**

Administrar las verificaciones de competencia (pruebas de pericia) y estandarizaciones en aeronaves o en un Full Flight Simulator (FFS) categoría "C" o "D", en el ámbito específico de desempeño que solicite la empresa aérea contratante y que serán consignadas en el documento mediante el cual la DGAC lo autoriza para cumplir funciones como IE.

(2) Limitaciones

- (i) Sólo podrá ejercer sus atribuciones dentro del ámbito señalado en el documento de aceptación como IE, emitido por la DGAC;
- (ii) No deberá efectuar las verificaciones de competencia (prueba de pericia), a un piloto a quien le haya proporcionado o participado en una parte o de forma completa del proceso de instrucción de vuelo de este;
- (iii) No deberá formar parte de la tripulación de vuelo durante su desempeño como IE;
- (iv) No podrá administrar la verificación de competencias (prueba de pericia) a pilotos pertenecientes a otras empresas;
- (v) No podrá actuar como reemplazo de un IE de otra empresa;
- (vi) No podrá ejercer como IE, en flotas con Advance Qualification Program (AQP), salvo que previamente haya sido certificado bajo IE-AQP; y
- (vii) No podrá realizar labores de verificación de competencias (prueba de pericia), cuando considere que pueda verse afectada la objetividad de esta, por existir o poder percibirse un conflicto de interés.

(3) Responsabilidades

- (i) Administrar las pruebas de pericia y las estandarizaciones de licencias y habilitación de acuerdo con lo establecido en esta DAN, que constituirán antecedentes para la obtención y renovación de licencias y habilitaciones aeronáuticas.
- (ii) Anotar en la bitácora personal de vuelo del piloto, el cometido efectuado;
- (iii) Ingresar los resultados de las evaluaciones al Sistema de Licencias Aeronáuticas; y
- (iv) Remitir los registros o cartillas de evaluación por medio de su empresa a la DGAC.

(e) Requisitos de mantención de la competencia como IE

- (1) Aprobar la verificación de competencias desempeñando la función de IE, cada dos años ante un IOA, de acuerdo con el plan de vigilancia continua de la DGAC;
- (2) Participar en a lo menos uno de los seminarios de estandarización, cada dos años dispuestos y conducidos por la DGAC;

- (3) Desempeñar labores como IE, por lo menos 2 veces en un año calendario; y
 - (4) Mantener vigentes su certificación médica y habilitaciones que originaron la aceptación como IE.
- (f) Revocación
- (1) Serán causales de revocación de la calidad de IE:
 - (i) Cometer una trasgresión a la reglamentación aeronáutica;
 - (ii) El incumplimiento de cualquiera de los requisitos establecidos en esta Norma o transgresión a las atribuciones o desempeño, establecidos en los documentos emitidos por la DGAC, que regulan las actividades y actuación del IE;
 - (iii) Pérdida de la vigencia de su certificación médica y habilitaciones que originaron su nombramiento como IE;
 - (iv) Cambio de posición jerárquica del IE, dentro de la empresa aérea que lo inhabilite según lo dispuesto en esta norma;
 - (v) No cumplir con la estandarización de procedimientos o nivel de desempeño que dio origen a su designación, durante un proceso de fiscalización en avión o simulador que efectúe un IOA;
 - (vi) A solicitud de la Empresa Aérea que solicitó la designación de IE; y
 - (vii) Renuncia voluntaria, la cual debe ser presentada por escrito por el IE.
 - (viii) Aquel IE, que se vea involucrado en un Suceso, será suspendido de sus funciones, hasta que se emita la resolución por parte del Departamento de Prevención de accidentes (PREVAC) de la DGAC, de las causas de este.
 - (2) La revocación de la aceptación como IE será efectuada por documento del Director General de Aeronáutica Civil o en quien el delegue la facultad.

(g) Vigencia

La vigencia para el cumplimiento de funciones como IE, será indefinida, mientras cumpla con los requisitos de mantención de la competencia como IE.

...

61.1207 Carabineros de Chile y clubes aéreos

(a) Solicitud

Para proceder a la aceptación de un IE por parte de la DGAC, deberán presentar una carta/solicitud a la DGAC, la que deberá contener los nombres de los pilotos propuestos, el material de vuelo involucrado y los antecedentes aeronáuticos establecidos en esta DAN.

(b) Requisitos de Postulación

Para Carabineros de Chile y Clubes Aéreos, que opera bajo las reglas de operación DAN 92, puedan presentar a un piloto a la DGAC, para desempeñarse como de IE, previamente deberá tener en consideración que éste cumpla con lo siguiente:

- (1) Estar en posesión de la Licencia de Piloto Privado o superior, la habilitación de función de Instructor de vuelo (IV), y las habilitaciones en el cual se desempeñará como IE, y dichos documentos estén vigentes;
- (2) Acreditar 500 horas de vuelo total, de las cuales a lo menos 100 horas como instructor de vuelo;
- (3) No haber sido sancionado por transgresión de la Reglamentación Aeronáutica, durante los 5 años que preceden a la solicitud; y
- (4) Haber desempeñado la función de instructor de vuelo, a lo menos 1 año, efectuando tareas de instrucción en cualquier empresa aérea operando bajo la norma DAN 92, en el material de vuelo en el cual ejercerá como IE.

La entidad aérea deberá aportar todo otro antecedente o información que la DGAC solicite durante el proceso de análisis, aceptación y certificación del IE.

(c) Certificación de IE de la DGAC

- (1) El postulante será certificado como IE, una vez que haya dado cumplimiento a los requisitos de postulación y posteriormente complete y apruebe el programa de Instrucción IE, dictado por la DGAC; y
- (2) La aceptación o rechazo de un IE, se efectuará mediante documento del Director General de Aeronáutica Civil o en quien el delegue la facultad.

(d) Atribuciones, Limitaciones y Responsabilidades del IE**(1) Atribuciones**

- (i) Administrar las verificaciones de competencia (pruebas de pericia) y estandarizaciones en aeronaves o en un Full Flight Simulator (FFS) categoría "C" o "D", en el ámbito específico de desempeño que solicite la entidad aérea y que serán consignadas en el documento mediante el cual la DGAC lo autoriza para cumplir funciones como IE.; y
- (ii) En el caso de los IE de clubes aéreos, podrán apoyar otros clubes que no cuentan con IE. En tal situación, la coordinación será entre los directivos de los clubes aéreos respectivos, debiendo informar el Club Aéreo que otorga el apoyo a la DGAC del detalle del soporte provisto.

(2) Limitaciones

- (i) Sólo podrá ejercer sus atribuciones dentro del ámbito señalado en el documento de aceptación como IE, emitido por la DGAC;
- (ii) No deberá efectuar las verificaciones de competencia (prueba de pericia), a un piloto a quien le haya proporcionado o participado en una parte o de forma completa del proceso de instrucción de vuelo de este.

- (iii) No deberá formar parte de la tripulación de vuelo, durante su desempeño como IE;
 - (iv) No podrá realizar labores de verificación de competencias (prueba de pericia), cuando considere que pueda verse afectada la objetividad de esta, por existir o poder percibirse un conflicto de interés.
- (3) Responsabilidades
- (i) Administrar las pruebas de pericia y las estandarizaciones de licencias y habilitación de acuerdo con lo establecido en esta DAN, que constituirán antecedentes para la obtención y renovación de licencias y habilitaciones aeronáuticas;
 - (ii) Anotar en la bitácora personal de vuelo del piloto el cometido efectuado;
 - (iii) Ingresar los resultados de las evaluaciones al Sistema de Licencias Aeronáuticas; y
 - (iv) Remitir los registros o cartillas de evaluación a la DGAC.
- (e) Requisitos de mantención de la competencia como IE
- (1) Aprobar la verificación de competencias, desempeñando la función de IE, cada 4 años ante un IOA, de acuerdo con el plan de vigilancia continua de la DGAC;
 - (2) Participar en a lo menos uno de los seminarios de estandarización cada dos años dispuestos y conducidos por la DGAC; y
 - (3) Mantener vigentes su certificación médica y habilitaciones que originaron la aceptación como IE.
- (f) Revocación
- (1) Serán causales de revocación de la calidad de IE:
 - (i) Cometer una trasgresión a la reglamentación aeronáutica;
 - (ii) El incumplimiento de cualquiera de los requisitos establecidos en esta Norma o transgresión a las atribuciones, o desempeños establecidos en los documentos emitidos por la DGAC, que regulan las actividades y actuación del IE;
 - (iii) Pérdida de la vigencia de su certificación médica y habilitaciones que originaron su nombramiento como IE;
 - (iv) No cumplir con la estandarización de procedimientos o nivel de desempeño que dio origen a su designación, durante un proceso de fiscalización en avión o simulador, que efectúe un IOA;
 - (v) A petición de la Institución o Club Aéreo que solicitó la designación de IE;
 - (vi) Renuncia voluntaria, la cual debe ser presentada por escrito por el IE; y

(vii) Aquel IE, que se vea involucrado en un Suceso, debe ser suspendido de sus funciones, hasta que se emita la resolución por parte del Departamento de Prevención de accidentes (PREVAC) de la DGAC, de las causas de este.

(2) La revocación de la aceptación como IE será efectuada por Oficio del Director General de Aeronáutica Civil o quien el delegue la facultad.

(g) Vigencia

La vigencia para el cumplimiento de funciones como IE, será indefinida, mientras cumpla con los requisitos de mantención de la competencia IE.

...

APÉNDICE A

CARACTERÍSTICAS DE LAS LICENCIAS

(a) Las licencias al personal aeronáutico que la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) expida de conformidad a lo establecido en esta normativa, se ajustarán a las características siguientes:

- (1) Licencias de plástico o de papel de buena calidad en color, tamaño carné; o
- (2) Licencias electrónicas en un dispositivo móvil autónomo de presentación visual electrónica.

(b) Especificaciones de las licencias expedidas en papel u otro material, incluyendo tarjetas plásticas.

(1) Datos que debe contener toda licencia aeronáutica:

- (i) REPÚBLICA DE CHILE (en negrilla).
- (ii) Título de la licencia (en negrilla muy gruesa).
- (iii) Número de serie de la licencia (en cifras arábigas).
- (iv) Nombre completo del titular, y su transliteración, (en caracteres latinos si estuviere escrito en otros caracteres) y fotografía.

...