

DAP-PEL 11



CHILE

**DIRECCIÓN GENERAL
DE AERONÁUTICA CIVIL**

**INSTRUCTORES EVALUADORES
(IE-PLT/IE-TAC)**

HOJA DE VIDA

DAP-PEL 11
INSTRUCTORES EVALUADORES
(IE-PLT/IE-TAC)

EDICIÓN N°	ENMIENDA N°	PARTE AFECTADA DEL DCTO.		DISPUESTO POR	
		CAPÍTULO	SECCIÓN	RESOLUCIÓN EXENTA	FECHA
1		Todos	Todas	04/3/0000/0000	XX/SEP/2025

RESOLUCIÓN

PARA OPINIÓN

ÍNDICE**PROPÓSITO****CAPÍTULO 1 DEFINICIONES Y ABREVIATURAS****CAPÍTULO 2 GENERALIDADES**

- 2.1 Rol del Instructor(a) Evaluador(a) de Pilotos (IE-PLT) e Instructor(a) Evaluador de Tripulantes de Auxiliares de Cabina (IE-TAC)
- 2.2 Subordinación
- 2.3 Responsabilidades, función principal, tareas de apoyo y limitaciones de responsabilidad
- 2.4 Requisitos
- 2.5 Credencial institucional
- 2.6 Deberes
- 2.7 Formación del Instructor(a) Evaluador(a) de Pilotos (IE-PLT) e Instructor(a) Evaluador de Tripulantes de Auxiliares de Cabina (IE-TAC)

CAPÍTULO 3 CERTIFICACIÓN

- 3.1 Sobre el evaluador(a) y la evaluación
- 3.2 Sobre la evaluación
- 3.3 Estandarización del Instructor(a) Evaluador(a)

CAPÍTULO 4 MANTENCIÓN DE LA COMPETENCIA

- 4.1 Para IE-PLT (DAN 121)
- 4.2 Para IE-TAC (DAN 121)
- 4.3 Para IE-PLT (DAN 92 y DAN 135)

CAPÍTULO 5 ADMINISTRACIÓN DE EXÁMENES

- 5.1 Teóricos
- 5.2 Operacional Oral (Briefing Operacional)
- 5.3 Prueba de Pericia (pilotos)

CAPÍTULO 6 PROCEDIMIENTO PARA FISCALIZAR DESEMPEÑO

- 6.1 Instructores(as) Evaluadores(as) Transporte Público
- 6.2 Instructores(as) Evaluadores(as) de Aviación General
- 6.3 Instructores(as) Evaluadores(as) de Tripulante Auxiliar de Cabina

CAPÍTULO 7 ACCIONES A TOMAR ANTE LA DETECCIÓN DE FALENCIAS EN EL DESEMPEÑO DE LOS INSTRUCTORES EVALUADORES

- 7.1 Acciones a seguir con el Instructor(a) Evaluador(a)

CAPÍTULO 8 RENOVACIÓN DE LA APROBACIÓN DE LOS INSTRUCTORES(AS) EVALUADORES(AS)

- 8.1 Cuando cambia de material de vuelo
- 8.2 Cuando ha demostrado bajo estándar o desestandarización.
- 8.3 Cuando ha sido revocada

PROPÓSITO

Establecer los procedimientos para los Instructores(as) Evaluadores(as) (IE) con el objeto de que obtengan su certificación, mantengan su competencia, guiar en la entrega de conocimiento, entendimiento, demostración y finalmente administrar los respectivos exámenes. Los requisitos para el nombramiento, permanencia y revocación de los Instructores(as) Evaluadores(as) (IE), están definidos en las normas técnicas aeronáuticas “Licencias para pilotos y sus habilitaciones – DAN 61”, Capítulo N “Instructor Evaluador”; y “Licencias y habilitaciones para el personal que no pertenezca a la tripulación de vuelo - DAN 63”, Capítulo H “Instructor Evaluador Tripulante Auxiliar de Cabina”. Los antecedentes generados servirán de complemento para el otorgamiento de una licencia o habilitación aeronáutica.

CAPÍTULO 1

DEFINICIONES Y ABREVIATURAS

1.1 Definiciones

INSTRUCTORES EVALUADORES (IE)

Persona designada y autorizada como examinador de vuelo por la DGAC, adecuadamente calificada por su integridad, para realizar, en nombre de la AAC, las pruebas de pericia y las verificaciones de competencia.

INSTRUCTORES EVALUADORES PILOTO

Persona designada y autorizada como examinador de vuelo por la DGAC adecuadamente calificada por su integridad, para realizar, en nombre de la AAC, las pruebas de pericia y las verificaciones de competencia.

INSTRUCTORES EVALUADORES TRIPULANTE AUXILIAR DE CABINA (IETAC)

Persona designada y autorizada como examinador de vuelo por la DGAC adecuadamente calificada por su integridad, para realizar, en nombre de la AAC, las pruebas de pericia y las verificaciones de competencia.

INSPECTOR DE LA DGAC

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:

- a) Inspector(a) de Aeronavegabilidad (IA);
- b) Inspector(a) de Operaciones Aéreas (IOA);
- c) Inspector(a) de Tripulante Auxiliar de Cabina (ITAC);
- d) Inspector(a) de Medicina de Aviación (IMA);
- e) Inspector(a) de Centro de Estudio, Instrucción y Entrenamiento (ICEIE); e
- f) Inspector(a) de Licencias Aeronáuticas (ILA).

1.2 Abreviaturas

AAC	Autoridad Aeronáutica Civil.
AFIS	Servicio de Información de Vuelo de Aeródromo.
AGL	Sobre el nivel del terreno.
AIS	Servicios de Información Aeronáutica.
CCV	Cartilla de calificaciones de vuelo.
CIAC	Centro de Instrucción Aeronáutico Civil.

CEAC	Centro de Entrenamiento Aeronáutico Civil.
DGAC	Dirección General de Aeronáutica Civil.
EPV	Examen práctico de vuelo
IE-PLT	Instructor(a) Evaluador(a) de pilotos.
IE-TAC	Instructor(a) Evaluador(a) de Tripulantes Auxiliar de Cabina.
IFR	Reglas de Vuelo por Instrumentos.
IOA	Inspector(a) de Operaciones Aéreas.
ITAC	Inspector(a) de Tripulantes Auxiliar de Cabina.
OJT	Práctica en el puesto/lugar de trabajo.
PIC	Piloto al mando.
SDL	Subdepartamento Licencias.
SIC	Copiloto o segundo al mando.
SIPA	Sistema Informático del Personal Aeronáutico.
OACI	Organización Aviación Civil Internacional.
TEM	Gestión de Amenazas y Errores.
VFR	Reglas de Vuelo Visual.

CAPÍTULO 2

GENERALIDADES

2.1 Rol del Instructor/a Evaluador de Pilotos (IE-PLT) e Instructor/a Evaluador de Tripulantes de Auxiliares de Cabina (IE-TAC)

Los Instructores(as) Evaluadores(as) de Pilotos (IE-PLT) e Instructores(as) Evaluadores(as) de Tripulantes de Auxiliares de Cabina (IE-TAC), cumplen el rol de evaluador(a) en la aviación civil chilena y se desempeñan para contribuir en la administración de los exámenes para la obtención y renovación de una licencia o habilitación aeronáutica. Además, deben en forma sistemática identificar y analizar los datos sobre hechos de experiencia o comportamientos del personal aeronáutico examinado, en el contexto de las prácticas de vuelo o de tierra, con el objetivo de verificar la competencia contra un estándar y calificar en base a una unidad de medida que permita orientar la acción o la toma de decisiones con objetividad.

2.2 Subordinación

2.2.1 Subordinación Administrativa

El IE-PLT/IE-TAC está subordinado administrativamente en secuencia: al Subdepartamento Licencias (SDL); al Departamento de Seguridad Operacional (DSO); y a la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC).

2.2.2 Subordinación Operacional

Durante el desempeño de sus funciones, el IE-PLT/IE-TAC, en los casos que constituya equipo con uno o más IE-PLT/IE-TAC, debe contar con un líder. El líder es aquel que recibe la delegación del Jefe del SDL.

2.3 Responsabilidades, función principal, tareas de apoyo y limitaciones

2.3.1 Responsabilidades

- a) Ceñirse estrictamente a la Reglamentación vigente en el cumplimiento de las funciones.
- b) Participar en la certificación del personal aeronáutico a través de la evaluación de exámenes teóricos cuando proceda y prácticos a postulantes a otorgamiento y renovación de licencias y habilitaciones.
- c) Para evaluar exámenes teóricos, operacional oral, de pericia o prácticos debe tener su credencial DGAC vigente y haber cumplido con la OJT de la licencia y/o habilitación aeronáutica correspondiente.
- d) Mantener un comportamiento ético y moral acorde a la función de representante de la DGAC.
- e) Administrar sólo los exámenes que han sido dispuestos en la orden de examen por el SDL.

- f) Asumir el rol de líder o subordinarse a él según corresponda, durante la administración del examen.
- g) Poner en conocimiento de las personas adecuadas toda evidencia descubierta de no conformidad con la norma que ponga en riesgo la seguridad operacional.
- h) Suspender un vuelo en el caso de comprobar en forma fehaciente una falla que afecte la seguridad operacional e integridad de las personas e informar al Jefe de la Sección Credenciales del SDL o de quien tenga la autoridad institucional del DSO.
- i) Mantener una actitud de vigilancia continua sobre la seguridad de la actividad aeronáutica y sobre el entorno, en que se administran exámenes de pericia.

2.3.2 Función principal

El IE-PLT/IE-TAC, según corresponda, que presta servicios al SDL tiene como función principal la evaluación del personal aeronáutico de las licencias y habilitaciones aeronáuticas.

2.3.3 Tareas de apoyo

Los IE-PLT/IE-TAC del SDL pueden ser llamados a cumplir funciones de apoyo por requerimientos específicos según su especialidad. Estas funciones son:

- a) Evaluación y elaboración de exámenes (teóricos, operacional oral y de pericia).
- b) Revisión y actualización de banco de preguntas de exámenes teóricos.
- c) Apoyo a otras tareas técnicas aeronáuticas.

2.3.4 Limitaciones de responsabilidad

- 2.3.4.1 El límite natural a la responsabilidad del IE-PLT/IE-TAC está dado por el límite de la normativa vigente que aplica en las evaluaciones. Es decir, no puede hacer cumplir al personal aeronáutico y operadores, acciones que no estén escritas en los cuerpos normativos de la DGAC.
- 2.3.4.2 Frente a situaciones observadas en la empresa, la aeronave o la infraestructura que revelan anomalías, el límite del accionar del IE-PLT/IE-TAC está dado por la denuncia oral o escrita a las jefaturas del SDL si pone en riesgo la seguridad operacional, si es que se puede solucionar el problema en un plazo determinado.
- 2.3.4.3 Para los casos más extremos, los IE-PLT/IE-TAC deben tomar contacto con el jefe del Subdepartamento de Licencias o quien este designe para su resolución.

2.4 Requisitos

2.4.1 Asignación

- 2.4.1.1 Para que el IE-PLT/IE-TAC desempeñe adecuadamente sus funciones, es necesario que su formación, experiencia técnica, operacional y su capacitación pueda compararse ventajosamente con el postulante a evaluar.

- 2.4.1.2 Para efecto de la administración de exámenes, se debe tener especial cuidado en la correcta designación de los IE-PLT/IE-TAC, respetando su competencia para que el proceso sea el más eficiente y eficaz.

2.4.2 Currículum

2.4.2.1 Instructor(a) Evaluador(a) Pilotos (IE-PLT) requisitos:

- a) Licencias y habilitaciones aeronáuticas vigentes para el tipo de exámenes a administrar o superior;
- b) Conocimiento detallado DAR-61/DAN-61 para otorgamiento licencias y capacidad para aplicarla e interpretar las políticas y orientaciones de la DGAC;
- c) Dominio del empleo de sistemas informáticos para el ingreso de resultados de los exámenes;
- d) No haber recibido sanción por investigación aeronáutica en los últimos tres (3) años;
- e) Ausencia de conflictos de interés personales o profesionales con la función de IE-PLT;
- f) Tener como mínimo quinientas (500) horas de vuelo como instructor(a) de vuelo, y como mínimo trescientas (300) horas en el material a habilitar.
- g) Haber realizado OJT como Instructor(a) evaluador de vuelo.

2.4.2.2 Instructor(a) Evaluador(a) Tripulante Auxiliar de Cabina (IE-TAC)

- a) Licencias y habilitaciones aeronáuticas vigentes para el tipo de exámenes a administrar, o superior;
- b) Conocimiento detallado DAR-63/DAN-63 para otorgamiento licencias y capacidad para aplicarla e interpretar las políticas y orientaciones de la DGAC;
- c) Dominio del empleo de sistemas informáticos para el ingreso de resultados de los exámenes.
- d) No haber recibido sanción por investigación aeronáutica;
- e) Ausencia de conflictos de interés personales o profesionales con la función de IE-PLT;
- f) Tener como mínimo tres (3) años de experiencia como instructor(a) de vuelo; y
- d) Haber realizado OJT como Instructor(a) de Tripulante Auxiliar de Cabina.

2.4.3 Competencias

Las competencias de los IE-PLT/IE-TAC están detalladas en el Capítulo 4 del presente procedimiento.

2.4.4 Atribuciones

- a) Serán atribuciones del IE-PLT:

- 1) La verificación de competencias (exámenes teóricos, operacional oral y pericia) del personal aeronáutico solicitante o titular para la obtención y renovación de la licencia y sus habilitaciones aeronáuticas que corresponda a la solicitud.
 - 2) Informar al SDL de cualquier anomalía del lugar, del avión o de otro tipo ya sea que afecte o no a la seguridad de vuelo, detectada durante la administración de un examen.
- b) Serán atribuciones del IE-PLT/IE-TAC:
- 1) La verificación de competencias (exámenes teóricos y prácticos) del personal aeronáutico de un TAC que postula a la obtención y renovación de una licencia y habilitación aeronáuticas.
 - 2) Informar al SDL de cualquier anomalía del lugar, del avión o de otro tipo ya sea que afecte o no a la seguridad de vuelo, detectada durante la administración de un examen.

2.4.5 Tareas de Estandarización

2.4.5.1 Con la finalidad de mantener la uniformidad de desempeño de los IE-PLT/IE-TAC se realizarán tareas de estandarización que garanticen la confiabilidad de los resultados de las verificaciones de competencia al personal aeronáutico. Para ello se realizarán tareas de estandarización antes y durante la administración de exámenes:

- a) Tareas de estandarización previas a la administración de exámenes operacional oral o de pericia.
- b) El IE-PLT/IE-TAC deberá reunirse mínimo 2 1 vez veces al año para intercambiar experiencias, observaciones e ideas conducentes a la mantención de la estandarización. Si el resultado de las evaluaciones lo amerita, el o los IE-PLT/IE-TAC de una determinada especialidad solicitarán al encargado de estandarización una reunión extraordinaria para tratar el caso puntual.
- c) Tareas de estandarización durante a la administración de exámenes de pericia.

2.4.5.2 Si el resultado de las reuniones de estandarización deriva en una modificación de una tarea o requisito se aplicará el procedimiento establecido por el Subdepartamento de Licencias (SDL) del Departamento Seguridad Operacional (DSO) de la DGAC.

2.5 Credencial institucional

2.5.1 Credencial de Identificación

Todo IE-PLT/IE-TAC en el ejercicio de su función evaluadora portará a la vista la credencial de IE-PLT/IE-TAC que lo identifica como Instructor(a) Evaluador(a) de la DGAC y lo faculta para desempeñar las funciones encomendadas. Su uso es obligatorio.

2.5.2 Alcance

Cabe destacar que la cobertura de la credencial para efectos de evaluación está limitada a las instalaciones públicas, ya que no tiene autoridad sobre las instalaciones

privadas o militares, a las cuales debe ingresar con el permiso del dueño o personal a cargo para administrar los exámenes que ha sido comisionado.

2.5.3 Aplicación

2.5.3.1 La credencial “Instructor(a) Evaluador(a)” se aplica a todos los que cumplen funciones de verificación de competencia a pilotos.

2.5.3.2 La credencial de “Instructor(a) Evaluador(a) de Tripulantes de Auxiliar de Cabina” se aplica a todos los que cumplen funciones de verificación de competencia a tripulantes auxiliar de cabina.

2.5.4 Caducidad

La Credencial otorgada deberá ser devuelta cuando el funcionario cesa en sus funciones, o cuando se actualice su contenido, modifique su formato, cuando pierda su vigencia, por datos incorrectos o por extravío y/o deterioro.

2.5.5 Procedimiento de Obtención

Para obtener o reponer la credencial se efectuará por medio del jefe del Subdepartamento Licencias.

2.6 Deberes

Los IE-PLT/IE-TAC cumplirán los siguientes deberes en el ejercicio de sus funciones.

2.6.1 Probidad

Los IE-PLT/IE-TAC cumplirán los siguientes deberes relacionados con la probidad:

- a) Cumplimiento estricto del principio de legalidad.
- b) Trato respetuoso, cortés y deferente a las personas facilitándoles el ejercicio de sus derechos y el cumplimiento de sus obligaciones.
- c) Respetar el principio de la jerarquía.
- d) Desempeñar personalmente las atribuciones y facultades del cargo.
- e) Resguardar los bienes públicos en el ámbito de su competencia.
- f) Mantener una vida social acorde con el cargo.
- g) Respeto de la dignidad de los demás funcionarios y evitar el acoso sexual.

2.6.2 Transparencia

Los IE-PLT/IE-TAC cumplirán los siguientes deberes relacionados con la transparencia:

- a) Permitir y promover el conocimiento de los actos administrativos que realiza la institución como decisiones formales, dictámenes o declaraciones de juicio, constancia o conocimiento que afecten a los usuarios, con excepción a los derechos de las personas, la seguridad de la Nación y el interés nacional.
- b) Promover el derecho de acceso a la información por parte de los usuarios considerando los principios de relevancia, libertad de información, apertura,

máxima divulgación, divisibilidad, facilitación, no discriminación, oportunidad, control, responsabilidad y gratuidad.

- c) Responder a las infracciones a la ley de transparencia.

2.6.3 Sanciones

Los IE-PLT/IE-TAC cumplirán los siguientes deberes relacionados con las normas, procedimientos y sanciones por incumplimiento de obligaciones:

- a) El no cumplimiento de las normas, las responsabilidades y los procedimientos estandarizados de los inspectores en la administración de exámenes y tareas asociadas, dará origen a las sanciones que se deriven del procedimiento establecido para ello.
- b) Regulación legal.
 - 1) Ley N° 19.880 y normas especiales de aeronáutica (DAR, DAN y DAP);
- c) Procedimiento para la detección y adopción de medidas frente a desempeño no conforme en la administración de exámenes.
 - 1) Fuentes de evidencias.
 - i) Los reclamos de los usuarios que han rendido exámenes;
 - ii) La base de datos de exámenes administrados por cada inspector.
 - iii) Las listas de chequeo aplicadas.
 - 2) Análisis de la información por IE-PLT/IE-TAC.
 - i) Curvas de aprobación y reprobación;
 - ii) Sesgos de aprobación;
 - iii) Estándares de aprobación.
 - 3) Detección de obligaciones no conformes del IE-PLT/IE-TAC.
 - i) Falta de dominio de los procedimientos de vuelo o de tierra;
 - ii) Falta de habilidad para evaluar exámenes de vuelo o de tierra;
 - iii) Falta de responsabilidad para aplicar procedimientos administrativos;
 - iv) Falta de probidad y transparencia.
 - 4) Toma de decisiones:
 - i) Evaluación de las listas de chequeo;
 - ii) Revisión de los procedimientos de evaluación;
 - iii) Suspensión transitoria en evaluación de examen específico;
 - iv) Reentrenamiento del inspector en evaluación de examen específico;
 - v) Reentrenamiento en técnicas de evaluación y procedimientos administrativos;

2.7 Formación del Instructor(a) Evaluador(a) de Pilotos (IE-PLT) e Instructor(a) Evaluador de Tripulantes de Auxiliares de Cabina (IE-TAC)

La formación de los IE-PLT/IE-TAC debe contemplar las siguientes competencias, para poder desempeñarse como tal:

- a) Rol del IE-PLT/IE-TAC.
- b) Competencias del IE-PLT/IE-TAC.
- c) Aprendizaje orientado al desarrollo de competencias.
- d) Planificación de la Instrucción.
- e) Plan de formación del IE-PLT/IE-TAC.
- f) Asignaturas que debe dominar el IE-PLT/IE-TAC.
- g) Perfil de egreso del IE-PLT/IE-TAC
- h) Proceso de instrucción en el puesto de trabajo.
- i) Evaluación de competencias del IE-PLT/IE-TAC.
- j) Pauta de evaluación del IE-PLT/IE-TAC.

CAPÍTULO 3

CERTIFICACIÓN

Los IE-PLT/IE-TAC, una vez que han sido seleccionados de acuerdo con la norma técnica aeronáutica DAN 61 Capítulo N “Instructor Evaluador” o DAN 63 Capítulo H “Instructor Evaluador de Tripulante Auxiliar de Cabina”, según corresponda, deberá seguir el siguiente lineamiento y procedimiento para habilitarse en la administración de exámenes para la obtención y renovación de licencias y habilitaciones aeronáuticas.

3.1 Sobre el evaluador(a) y la evaluación

3.1.1 Evaluador(a)

- 3.1.1.1 La función del evaluador(a) de los postulantes que rinden cualquiera de los exámenes operacional oral, de pericia o prácticos, consiste en verificar preferentemente que el evaluado demuestra las competencias de pericia establecidas como requisitos normativos para la licencia y habilitación aeronáutica a la que postula.
- 3.1.1.2 Desde el rol de evaluador(a), corresponde que el IE-PLT/IE-TAC valore el desempeño del postulante a través de la entrevista, la observación y la retroalimentación para estimar el nivel de pericia y traducirlo en una calificación.
- 3.1.1.3 El IE-PLT/IE-TAC, para evaluar, sustentará su criterio en bases objetivas técnico aeronáutico que sean demostrables y aceptadas por la DGAC.
- 3.1.1.4 Durante el proceso de evaluación, el IE-PLT/IE-TAC se abstendrá de establecer toda forma de relación interpersonal que distorsione el rol del evaluador(a), y permita suponer en el evaluado, que su aprobación o rechazo está fundado en otro criterio que el nivel de pericia demostrado.

3.1.2 Buenas prácticas del evaluador(a)

El IE-PLT/IE-TAC de licencia tomará en cuenta las siguientes prácticas subjetivas de evaluación cada vez que sea comisionado para examinar la competencia del postulante a un examen de pericia:

- a) Planifica en detalle la finalidad, el proceso, los instrumentos y los estándares de evaluación para cada una de las maniobras o tareas a evaluar.
- b) Llega al lugar de evaluación antes que el postulante con todos los elementos requeridos para la evaluación.
- c) Se prepara en lo anímico generando tranquilidad personal antes de evaluar para dar confianza al postulante e inhibir emociones inadecuadas del inspector durante la evaluación.
- d) Genera un clima de confianza y respeto hacia el postulante.
- e) Sigue el procedimiento establecido para evaluar.
- f) Verifica que el postulante porte los documentos que apliquen para rendir el examen que corresponda.

- g) Al inicio del examen dará instrucciones y confirmará la comprensión del postulante.
- h) Da explicaciones de contexto breves y sucintas para no tender a instruir en vez de evaluar.
- i) Está atento a no responder preguntas del postulante que revelen la respuesta esperada por él.
- j) Evalúa con objetividad, es decir en función del desempeño demostrado por el postulante y en base a estándares previamente definidos para cada una de las maniobras o tareas.
- k) Evalúa a todos por igual haciendo abstracción del contexto de cada postulante, su raza, sexo, parentesco, situación social y cualquier otro rasgo que tienda a discriminarlo positiva o negativamente. Si no fuere capaz de mantener la objetividad en la evaluación del postulante, renunciará antes de iniciar el examen informando al SDL.
- l) Autoevalúa su desempeño. El IE-PLT/IE-TAC una vez finalizado todo el proceso de evaluación, deberá crear las condiciones externas y subjetivas para revisar sus comportamientos durante la evaluación, identificar los supuestos desde donde se generaron los comportamientos y evaluar su pertinencia para una evaluación eficaz y objetiva.

3.1.3 Conductas a evitar

- a) Evitará hacer comentarios negativos de empresas aéreas, clubes, instituciones, instructores(as) de vuelo, material aéreo o cualquier objeto, situación o persona durante la evaluación.
- b) No utilizará lenguaje soez o prepotente con el postulante.
- c) Cuando repruebe un alumno, evitará entrar en discusiones limitándose a indicar las instancias que tiene para hacer sus descargos.
- d) No podrá discriminar a un postulante por motivo de religión, raza, sexo, condición económica, etc.
- e) En caso que el alumno desee reclamar contra el IE-PLT/IE-TAC, éste deberá indicarle el procedimiento a seguir. A saber, dirigir el reclamo en forma escrita al Jefe del SDL.
- f) Durante la evaluación no es aceptable que el IE-PLT/IE-TAC dedique tiempo a la instrucción del postulante. En algunos casos una pregunta del evaluado puede gatillar en el IE-PLT/IE-TAC el rol de instructor(a). Se mitiga posesionándose en el rol de evaluador(a), preparando y aplicando en detalle el proceso de evaluación.

3.1.4 Situaciones críticas durante el examen de vuelo

Durante el examen de vuelo el evaluador(a) velará en todo momento por la seguridad operacional. Si se diera una situación que amerite definirla como emergencia de acción inmediata, el IE aplicando el buen criterio, ordenará al piloto aterrizar. En caso que el piloto al mando de la aeronave este incapacitado, tomará el control de los

mandos y guiará la aeronave al área más cercana donde pueda aterrizar con seguridad para las personas y la aeronave.

3.1.5 Errores de evaluación

Algunos de los errores de evaluación más comunes se originan en sesgos del evaluador(a) al juzgar a los evaluados. Los errores más corrientes son:

a) Efecto halo

Se denomina así a la tendencia que tienen los evaluadores de dejarse impresionar por la baja o alta evaluación de un postulante en una tarea o aspecto parcial de su desempeño, de modo que se extiende este juicio a la generalidad de las tareas o a la totalidad del desempeño durante el examen. Este defecto se puede acentuar cuando los evaluadores deben calificar a sus amigos o personas afines. Se mitiga aplicando el recto juicio.

b) Estándares de evaluación

Este problema surge debido a las interpretaciones diferentes que cada evaluador(a) otorga a las palabras que se utilizan como medidas aceptables de desempeño. Así, los términos siempre, casi siempre, a veces, rara vez, nunca, pueden tener significados diferentes para distintos evaluadores. Se puede minimizar acotando el sentido de estos conceptos por acuerdo institucional y colegiado entre los inspectores evaluadores.

c) Tendencia central

Es la tendencia de apegarse a un camino intermedio y evaluar la mayor parte de los aspectos de la persona en el punto medio de la escala de medición. Es un error que comete el evaluador(a) para evitar el conflicto con su conciencia, cuando tiene dudas respecto de la calificación del evaluado, no posee todos los conocimientos para evaluar, o cuando en el proceso evaluativo está poniendo muy poco esfuerzo y atención. Se mitiga con mayor profesionalismo para prepararse y atención durante la administración del examen.

d) Comportamiento anterior

Otra dificultad para evaluar está presente cuando el evaluador(a) ya ha evaluado anteriormente al postulante y mantiene el juicio del comportamiento anterior del evaluado en la evaluación ulterior. Se mitiga centrando la atención en el aquí y ahora.

e) Medir la importancia del estatus y no del desempeño

Existe un riesgo en el evaluador(a) al evaluar de acuerdo a la percepción del estatus del postulante. ¿Puede el evaluador(a) mantener la misma objetividad durante la evaluación del dueño de una línea aérea que ante un desconocido? Se mitiga afirmando la convicción personal acerca del rol y la ética como evaluador(a).

f) Prejuicio personal

Esta distorsión se da cuando el evaluador(a) sostiene a priori una opinión personal, anterior a la evaluación, basada en estereotipos. Esta tendencia, a

favorecer o desfavorecer al individuo que se evalúa, normalmente se fundamenta en rasgos tales como: la edad del calificado, sexo, religión, nacionalidad, antigüedad, apariencia física, escuela de vuelo de la que proviene el alumno etc.

g) Lenidad

Tendencia a evitar la asignación de calificaciones bajas en alguna tarea. Se caracteriza por utilizar solamente la parte alta de la escala de calificaciones. Esto, puede ocurrir por timidez, falta de asertividad del evaluador(a) o poca claridad respecto a los objetivos de la evaluación. El ser "blando", no siempre es bien apreciado por quien es evaluado. Se mitiga confirmando la convicción personal acerca del rol y la ética como evaluador(a).

h) Rigor

Tendencia a minimizar el desempeño del postulante. Se destacan por utilizar sólo la parte más baja de la escala de calificaciones. Aplica estándares demasiado exigentes, poco realistas y no estandarizados institucionalmente. Puede traer como consecuencia la desvinculación del inspector por someter al postulante a maniobras riesgosas para la seguridad de todos. Se mitiga exigiendo el cumplimiento de tareas en base a estándares aprobados por la institución.

i) Extremismo

Se trata de evaluadores para los cuales no existen los términos medios, las demás personas son brillantes o incapaces, flojos o empeñosos, etc., es decir, catalogan a las personas en los puntos extremos de cualquier escala. La evaluación del comportamiento de las personas requiere, de parte del observador, un equilibrio de sus juicios y de sus criterios de evaluación.

3.1.6 Riesgos del evaluador(a) durante situaciones de evaluación

Situaciones de evaluación pueden generar riesgo de peligro físico para el evaluador(a), tales como caerse del avión en un examen de emergencia. Para evitar estos lamentables accidentes, es obligación cumplir con todas las medidas de seguridad exigidas: cumplir lo dispuesto en la cartilla de seguridad para ITAC, uso de chalecos de seguridad en las pistas de aeropuertos entre otras.

3.2 Sobre la evaluación

3.2.1 ¿Para qué se evalúan competencias teóricas y de pericia?

La evaluación es la etapa en que se debe comprobar si los requerimientos normativos aeronáuticos de conocimientos, habilidades, destrezas y actitudes conducentes a licencias y habilitaciones aeronáuticas, son demostrados por el postulante en los exámenes preferentemente prácticos, según corresponda, ante los inspectores DGAC o Instructores(as) examinadores(as).

3.2.2 ¿Qué evaluar?

Para realizar una evaluación de competencias se podrá valorar los dominios cognitivos, sicomotor y de comportamiento o actitudes; o el desempeño (proceso) y resultado (producto).

a) Dominios:

1) Área cognitiva

La evaluación de conocimiento consiste en evaluar el dominio de conceptos y sus relaciones establecidos en los requisitos de conocimientos teóricos. Por ejemplo:

- i) Dominio de conceptos técnico aeronáuticos.
- ii) Descripción de procesos de despegue o aterrizaje.
- iii) Resolución de problemas de emergencias en vuelo.
- iv) Realización de trabajos teóricos sobre temas de mantenimiento.
- v) Capacidad de Análisis de situaciones críticas.

2) Área sicomotora (Habilidades y destrezas)

Evalúa el ejercicio intelectual en relación con habilidades y destrezas manuales con la finalidad de estimar si el trabajo realizado se ha hecho con precisión, oportunidad, correcto acabado, utilidad prevista y buen funcionamiento, de acuerdo con las especificaciones dadas en cuanto a calidad, cantidad y tiempo. Por ejemplo:

- i) Planificación de vuelo.
- ii) Organización de equipos de trabajo en exámenes prácticos de evacuación.
- iii) Evaluación de destrezas para maniobras de vuelo.
- iv) Ejecución de exámenes de pericia en condiciones normales y de emergencia.
- v) Aplicación de normas y procedimientos aeronáuticos.

3) Área de comportamiento (Actitudes)

Considera los aspectos actitudinales de los evaluados en contexto de exámenes de pericia. Por ejemplo:

- i) Responsabilidad en la planificación, briefing, vuelo, debriefing.
- ii) Sistemática en la ejecución de las maniobras.
- iii) Conciencia situacional permanente en situación de vuelo.

b) Evaluación de resultados y desempeño

1) Evaluación de los resultados (productos)

La evaluación de resultados contempla productos parciales o el resultado final de la evaluación. Por ejemplo:

- i) Procedimiento previo al vuelo.
- ii) Operaciones en el aeropuerto.
- iii) Vuelo en condiciones normales.

- iv) Vuelo en condiciones de emergencia.
 - v) Examen de vuelo para postulante a piloto comercial.
 - vi) Examen de pericia para postulante a TAC.
- 2) Evaluación del desempeño (proceso)

La evaluación del desempeño contempla etapas de un proceso. Por ejemplo:
El desempeño de acuerdo al estándar establecido para la fase de vuelo IFR.

- i) Vuelo recto y nivelado.
- ii) Ascenso y descenso a velocidad constante.
- iii) Viraje a un rumbo.
- iv) Radio ayudas y servicio de radar.

3.2.3 ¿Cómo evaluar la pericia?

El cómo evaluar, establece los procedimientos con que se evaluará al postulante, por lo general a través de técnicas e instrumentos de evaluación.

Técnica: La Entrevista (Briefing)
a) Se basa en la relación cara a cara entre el evaluador(a) y el evaluado(a) b) No es una relación simétrica, por lo tanto, el evaluador(a) estará a una distancia psicológica orientada en el desempeño del evaluado. Ello para evitar establecer una relación basada en el poder personal del evaluador(a) sobre el evaluado Puede realizarse: a) En forma libre b) Estructurada a través de un cuestionario guía c) Mixta: Mezclando formas de relación estructurada y libre El inspector puede aplicar esta técnica en forma mixta para cubrir aspectos relevantes del examen no considerados en la planificación de la entrevista
Requisitos
a) Determinar en forma acotada la finalidad de la entrevista b) Usar estrategias de proceso y casos para formular preguntas c) Elaborar preguntas en número suficiente y relevante d) Formular preguntas en situaciones descritas
Conducción de la entrevista
El evaluador(a) deberá: a) Estar preparado sobre el contenido de las preguntas b) Orientar la entrevista a la verificación de conocimientos y procedimientos

c) Mantenerse en control d) Realizar preguntas claras y precisas (pensarlas antes de expresarlas) e) Aclarar conceptos que no impliquen dar respuestas sobre hechos relevantes f) Realizar refuerzos verbales y no verbales g) Se mantiene dentro del tiempo estimado: 15 minutos
Ventajas
a) Entrega información directa del postulante b) Permite la participación y retroalimentación del evaluador(a) c) Es una técnica flexible al poder aplicarla mixta d) Permite conocer actitudes, valores, conocimientos y supuestos del evaluado e) Exige la colaboración del postulante f) Permite verificar la presencia de los requisitos para rendir los exámenes g) Permite verificar el dominio de conocimientos antes de iniciar el examen
Dificultades
a) Los prejuicios del evaluador(a) b) La interpretación distorsionada del evaluador(a) c) La manipulación del evaluador(a) por las preguntas del postulante.
Técnica: Observación directa (Durante el examen de vuelo)
Se basa en la observación directa de las habilidades de los evaluados durante el examen de pericia
Requisitos
El evaluador(a) tiene que prepararse anímicamente para no intimidar al postulante y para darle la intencionalidad esperada a la observación
Estrategias de aplicación
Esta técnica puede ser: a) Formal si se aplica en forma planificada, sistemática e intencional b) Informal si se aplica en forma no programada El inspector puede mezclar ambas técnicas con la finalidad de evaluar aspectos predecibles del examen de pericia y también conductas relevantes por causa del desempeño mostrado por el postulante.
Conducción de la observación
El evaluador(a) deberá:

a) Estar preparado sobre lo que se va a observar b) Orientar la observación al desempeño conductual y actitudinal c) Mantenerse en control d) Pedir que realice maniobras con tranquilidad e) Realizar preguntas claras y precisas (pensarlas antes de expresarlas) f) Realizar refuerzos verbales y no verbales g) Se mantiene dentro del tiempo estimado: Una hora
Ventajas
a) Proporciona incidentes conductuales de desempeño del evaluado b) Permite la percepción directa de conocimientos, habilidades y actitudes integrados del postulante.
Desventajas
Puede generar nerviosismo y disminución de las capacidades reales del postulante durante el examen producto de sentirse especialmente observado.

3.2.4 ¿Con qué instrumentos evaluar?

La evaluación de pruebas demostrativas puede utilizar como instrumento una Lista de verificación que permite controlar un margen aceptable de objetividad sobre las tareas evaluadas.

3.2.4.1 Lista de Chequeo

3.2.4.1.1 Corresponde a un listado de afirmaciones que señalan ciertas tareas frente a las cuales se incluyen dos columnas, en las que el observador discrimina si la conducta observada cumple o no el estándar esperado a juicio del evaluador(a).

3.2.4.1.2 Es un instrumento que conduce la mirada evaluativa a las tareas listadas.

3.2.4.1.3 El riesgo está en que el evaluador limite la conciencia situacional a las tareas de la lista de chequeo sin observar el entorno de la operación donde puede haber peligros no identificados.

3.2.5 ¿Cómo calificar?

3.2.5.1 La calificación expresada por el evaluador(a), discrimina la presencia o ausencia de competencias que deben demostrar los evaluados(as) en los dominios de conocimientos, habilidades, destrezas y actitudes.

3.2.5.2 La calificación se inicia con el pleno conocimiento por parte del evaluador(a) acerca del estándar aceptable de desempeño para cada tarea incluida en el examen administrado.

3.2.5.3 La estandarización del desempeño aceptable para cada uno de los exámenes de pericia conducentes a licencias y habilitaciones, supone un acuerdo institucional y colegiado entre los Inspectores de Operaciones Aéreas (IOA) e Inspectores de Tripulantes Auxiliares de Cabina (ITAC) y los IE-PLT/IE-TAC.

Compartir estándares de competencia entre los evaluadores es la clave para acercarse a una evaluación objetiva.

- 3.2.5.4 La observación del desempeño de los evaluados en las distintas fases del examen, debe ser contrastada con el estándar de desempeño en posesión del evaluador para inferir una decisión calificativa.

3.2.6 ¿Cómo se autoevalúa el postulante?

- 3.2.6.1 Es una forma de evaluación a través de la cual el postulante valora su propia actuación lo que incide en la ejercitación del control interno, en la autoestima y la confianza en sí mismo.
- 3.2.6.2 El IE-PLT/IE-TAC puede usar como táctica durante el proceso de evaluación, que el postulante autoevalúe aspectos específicos de su desempeño.

3.2.7 Proceso de evaluación

3.2.7.1 Planificación de la evaluación

- a) Evaluar la pericia de un postulante o titular de licencia aeronáutica, implica en primer lugar, la tarea de planificar la evaluación.
- b) Planificar significa trazar un plan sobre qué, cómo y con qué evaluaremos la pericia de los postulantes.
- c) La planificación de la evaluación asegura intencionalidad subjetiva durante la conducción de la evaluación del examen de pericia.

¡VAMOS A HACER LO QUE VAMOS A HACER!

¡ME PREPARO PARA ASUSTAR AL FUTURO!

- d) Las preguntas fundamentales que se debe hacer todo evaluador al planificar son:
 - 1) ¿Qué aprendizaje (conocimientos, habilidades y actitudes) debe demostrar el postulante?
 - 2) ¿Con qué estándares o niveles de profundidad se demostrarán las competencias?
 - 3) ¿Qué recursos se utilizarán para evaluar? (¿Cartillas, guías, manuales?
 - 4) ¿Mediante qué actividades podrá lograrse la demostración de dichos aprendizajes?
 - 5) ¿Cómo evaluaré si efectivamente los postulantes han aprendido?
 - 6) ¿Cuál será la disposición anímica adecuada para asumir el rol de evaluador?
 - 7) ¿Cómo me anticipo a posibles objeciones presentadas por el evaluado?
- e) Ventajas de planificar la evaluación
 - 1) Evita la improvisación entregando al evaluador(a) un marco de referencia que le permite evaluar márgenes de flexibilidad ante imprevisto y riesgos ante posibles cambios de acción.

- 2) Evita la rutina mediante la redefinición de la práctica y la integración de nuevos conocimientos, experiencias y contacto con otros.
- 3) Ahorro de tiempo y esfuerzo al integrar y reutilizar conocimientos y rutinas previas ya probadas (propias o de otros).
- 4) Estimula la colaboración profesional.

3.2.7.2 Dirección de la evaluación

Cuando se evalúa, el evaluador(a) participa de un hecho de experiencia muy complejo y difícil de procesar. El evaluador(a) puede dosificar la recepción compleja de estímulos que le vienen del exterior (postulante sus acciones y el entorno; evaluador(a) sus percepciones, interpretaciones y supuestos), con racionalidad, sistema, preparación personal y profesional.

3.2.7.3 Valorar y auto valorar la experiencia de la evaluación

3.2.7.3.1 El proceso de evaluación debe terminar con una calificación que refleje la correcta valoración del desempeño del postulante en base a la aplicación de todos los estándares de competencia, la observación objetiva del evaluador(a), la valoración del desempeño y la decisión de la calificación final.

3.2.7.3.2 Posterior a lo anterior, la valoración del propio desempeño como evaluador(a) durante el examen y los supuestos en que se funda.

3.3 Estandarización del Instructor(a) Evaluador(a)

3.3.1 Todo IE-PLT/IE-TAC solo podrá ser estandarizado sobre las licencias y habilitaciones aeronáuticas que tiene vigente.

3.3.2 Todo IE-PLT/IE-TAC cumplirá una instrucción práctica en el puesto de trabajo (OJT)

Consiste en el cumplimiento de las tareas y procedimientos establecidos para la administración de exámenes, bajo la supervisión de una persona calificada y de mayor experiencia en la tarea, debiendo reflejarse los resultados en un formulario específico. Es importante indicar que el OJT se desarrolla en tres niveles de aprendizaje conforme se detalla en la siguiente tabla:

Nivel I Conocimiento	Nivel II Entendimiento	Nivel III Demostración
Enfocado en lograr el conocimiento de una tarea específica de trabajo.	Consiste en la demostración de la tarea de trabajo por parte del instructor(a).	El entrenado demuestra su competencia para efectuar la tarea por sí mismo.
El conocimiento está contenido en reglamentos, normas, procedimientos, manuales, guías y otros.	Cada paso, secuencia y procedimiento debe estar incluido en la demostración.	La tarea la ejecuta con precisión o puede requerir más de un intento para efectuarla satisfactoriamente.
Entrenado: Estudia. Instructor(a): Comenta o aclara.	Entrenado: Observa. Instructor(a): Demuestra.	Entrenado: Demuestra. Instructor(a): Evalúa.

3.3.3 Nivel I (Conocimiento)

Debe demostrar conocimiento de las siguientes normas técnicas aeronáuticas, según corresponda:

- a) Licencias para pilotos y sus habilitaciones – DAN 61;
- b) Licencias para miembros de la tripulación excepto pilotos – DAN 63;
- c) Reglas de operación para la aviación no comercial aviones pequeños; aeronaves grandes y helicópteros – DAN 92;
- d) Reglas de operación: operaciones nacionales, internacionales regulares y no regulares – DAN 121;
- e) Requisitos de operación: regulares y no regulares para aviones de hasta 19 asientos de pasajeros – DAN 135 Volumen I.;
- f) Trabajos Aéreos – DAN 137; y
- g) De las habilitaciones de clase, tipo y función en las que pretenda estandarizarse.

3.3.4 Nivel II (Entendimiento)

Se debe efectuar una demostración por parte del estandarizador de la administración de exámenes (operacional oral, pericia o practico) por cada licencia y habilitación aeronáutica (clase, tipo función) en la cual vaya a ejercer las atribuciones.

3.3.5 Nivel III (Demostración)

Debe demostrar ante el estandarizador, que conoce detalladamente el proceso de la administración de exámenes (operacional oral, pericia o practico) por cada licencia y habilitación aeronáutica (clase, tipo función) en la cual vaya a ejercer las atribuciones.

3.3.6 El estandarizador debe dejar evidencia evaluando cada accionar del evaluador(a) por cada licencia o habilitación aeronáutica en la cual vaya a desempeñar las atribuciones. Los registros estarán archivados en la carpeta del IE-PLT/IE-TAC en el Subdepartamento licencias.

3.3.7 Durante el proceso de OJT el IE-PLT/IE-TAC debe demostrar que tiene atributos personales adecuados para cumplir con su cometido:

- a) Obtener y evaluar los exámenes de forma objetiva;
- b) Estar enfocado al propósito del examen a evaluar;
- c) Evaluar constantemente los efectos y resultado de las observaciones y las interacciones personales, durante el desarrollo de los exámenes;
- d) Tratar al personal involucrado de la forma adecuada, de modo que se alcance el propósito del examen;
- e) Llevar a cabo el proceso de los exámenes, sin desviaciones debido a distracciones;
- f) Prestar la debida atención y el apoyo, durante el desarrollo de los diferentes exámenes encomendados;
- g) Reaccionar adecuadamente en situaciones complejas;

- h) Llegar a conclusiones generalmente aceptables basadas en las observaciones de los exámenes;
- i) Mantener firmemente sus criterios sobre determinada conclusión, mostrando evidencias que confirmen la veracidad; y
- j) Proteger información confidencial y aquella que no tenga este carácter, que no se deba entregar para circulación general. Es esencial que los evaluadores no revelen o difundan ningún tipo de información confidencial, información que sea “sólo para uso oficial”, a menos que esté específicamente autorizado para realizar esta acción, o cuando exista una necesidad específica, que requiera proporcionar tal información. La información confidencial no debe ser revelada a nadie que no tenga la autorización apropiada. En consecuencia, es necesario que los evaluadores no incurran en lo siguiente:
 - 1) Divulgar cualquier información oficial, obtenida a través del empleo estatal a cualquier persona no autorizada;
 - 2) Hacer pública cualquier información oficial, antes de la fecha prescrita para su publicación autorizada;
 - 3) Usar o permitir a otras personas utilizar cualquier información oficial para propósitos privados o personales, que no esté disponible al público en general; y
 - 4) Examinar documentos oficiales o registros de los archivos, por razones personales. Las falsificaciones intencionadas e ilegales, ocultación, disminución, o la eliminación no autorizada de documentos o registros oficiales, está prohibido por ley de cualquier Estado;

CAPÍTULO 4

MANTENCIÓN DE LA COMPETENCIA

Los IE-PLT/IE-TAC, una vez desempeñando sus funciones y atribuciones como evaluador(a), deben mantener de forma permanente sus competencias. Para lo cual deben seguir el procedimiento a continuación.

El propósito es obtener las competencias incluidas para cerrar brechas, por los cambios en los procedimientos y reglamentos, las innovaciones tecnológicas, que permita no solo mantener el estándar de conocimientos y habilidades para el ejercicio eficiente de las funciones, sino garantizar su optimización.

4.1 Para IE-PLT (DAN 121)

Todos los que cumplan las funciones de evaluador(a) de pilotos, tiene obligación de mantener o demostrar lo siguiente:

- a) Mantener su licencia, habilitación de tipo y de función vigentes;
- b) Mantener la experiencia reciente al día;
- b) Mantener su entrenamiento regular como piloto y haber rendido y aprobado sus evaluaciones de la habilitación de tipo e IFR;
- c) Realizar a lo menos dos evaluaciones a pilotos en un año calendario;
- d) Participar en a lo menos uno de los seminarios de estandarización cada dos años, dispuesto y conducido por el Subdepartamento Licencias de la DGAC;
- e) Demostrar en cada vigilancia efectuada por los Inspectores de la DGAC, que mantiene la estandarización con respecto a los procedimientos de administración de exámenes.

4.2 Para IE-TAC (DAN 121)

Todos los que cumplan las funciones de evaluador(a) de tripulantes de auxiliar de cabina, tiene la obligación de mantener o demostrar lo siguiente:

- a) Mantener su licencia y habilitación aeronáutica de tipo vigentes;
- b) Mantener la experiencia reciente al día;
- c) Mantener su entrenamiento regular como tripulante auxiliar de cabina y haber rendido y aprobado sus evaluaciones;
- d) Realizar a lo menos dos evaluaciones (curso inicial o recurrente de tripulantes auxiliares de cabina) en un año calendario;
- e) Participar en a lo menos uno de los seminarios de estandarización cada dos años, dispuesto y conducido por el Subdepartamento Licencias de la DGAC;

- f) Demostrar en cada vigilancia efectuada por los Inspectores de la DGAC, que mantiene la estandarización con respecto a los procedimientos de administración de exámenes.

4.3 Para IE-PLT (DAN 92 y DAN 135)

Todos los que cumplan las funciones de Instructor(a) Evaluador(a) de Pilotos, tiene la obligación de mantener o demostrar lo siguiente:

- a) Mantener su licencia, habilitación de clase, tipo y de función vigentes;
- b) Mantener la experiencia reciente al día;
- c) Mantener su entrenamiento regular como piloto y haber rendido y aprobado sus evaluaciones de la habilitación de tipo y de acuerdo a las reglas de vuelo por instrumentos (IFR);
- d) Realizar a lo menos dos evaluaciones a pilotos en un año calendario;
- e) Participar en a lo menos uno de los seminarios de estandarización cada dos años, dispuesto y conducido por el Subdepartamento Licencias de la DGAC; y
- f) Demostrar en cada vigilancia efectuada por los Inspectores de la DGAC, que mantiene la estandarización con respecto a los procedimientos de administración de exámenes.

CAPÍTULO 5

ADMINISTRACIÓN DE EXÁMENES

Los IE-PLT/IE-TAC, para la administración de los exámenes teóricos, operacional oral (cuando corresponda), de pericia o prácticos deberá dar cumplimiento al siguiente procedimiento.

5.1 Examen Teórico (ET)

Esta sección entrega los lineamientos a los evaluadores(a) en el proceso de obtener, renovar o convalidar una licencia y/o habilitación aeronáutica y estén autorizados por el Subdepartamento Licencias (SDL) del Departamento Seguridad Operacional (DSO) para rendir el examen teórico correspondiente en las oficinas ARO habilitadas o en el extranjero, excepto en el Edificio Aeronáutico Central (EAC).

5.1.1 Verificación del postulante e instrucciones

Una vez en el lugar del examen teórico el evaluador(a) realiza las siguientes actividades:

- a) Verifica la identidad del usuario solicitando la licencia aeronáutica, RUN o pasaporte;
- b) Verifica que el postulante haya ingresado al sistema de licencias para iniciar el examen;
- c) Da las instrucciones al usuario sobre procedimiento del examen; objetivo del examen, tiempo de duración, indicación del resultado, envío del resultado, prohibición y restricciones del desempeño durante el examen;
- d) Vigila durante el tiempo del examen que el postulante responda en forma individual;
- e) Cuando corresponda, se permitirá que el participante consulte cartillas u otros documentos durante el examen;
- f) Una vez que el postulante finalice el examen, el evaluador(a) dará las instrucciones en caso de aprobación o reprobación; y
- g) Ante una reprobación del examen el evaluador(a) entregara las instrucciones al postulante para realizar un nuevo examen teórico.

5.1.2 Instrucciones para el examen teórico (ET)

El inspector(a) debe dar las siguientes instrucciones al inicio del examen teórico (ET) acotadas en el alcance de la descripción:

Instrucciones	Descripción
a) Describe el objetivo del examen teórico.	Qué se espera evaluar que el postulante sepa hacer.
b) Indica los elementos que puede emplear para rendir el examen teórico.	Los elementos requeridos para cada examen teórico y no otros.
c) Indica duración del examen teórico.	El tiempo que indique el sistema para el examen teórico.
d) Entrega de resultados.	El sistema entrega el resultado en pantalla en el momento que se cumple el tiempo del examen teórico.
e) Aclara el tipo de preguntas que el postulante puede hacer al inspector.	Cualquiera que no induzca al inspector a sugerir o expresar de forma explícita la solución a un problema o respuesta a una pregunta.
f) Informa sobre posibilidad de salir de la sala de examen teórico.	Puede salir por breves períodos y solo por causas justificadas.
g) La prohibición de elementos ilícitos para responder el examen teórico.	Limites descritos en las DAN de licencia. El uso de celular estará restringido durante el examen teórico.

5.1.3 Resolución de situaciones anómalas durante el examen teórico (ET)

A propósito del desempeño del postulante en el examen, pueden ocurrir algunas situaciones anómalas que se pueden resolver de acuerdo a las siguientes estrategias.

Situaciones anómalas	Estrategias de resolución
a) Término involuntario del examen teórico por causa del postulante.	Se reprograma el examen debiendo el postulante solicitarlo de nuevo al programador de exámenes teóricos.
b) Término involuntario del examen teórico por causas informáticas.	El inspector continúa el examen entregando al postulante en formato papel la hoja de respuesta del mismo examen que el postulante estaba contestando por el sistema informático.
c) El postulante es observado en alguna conducta impropia de acuerdo con la DAN 61, 63, 65.	El inspector retira el examen e indica próxima postulación en un año más. Registra la situación en la Hoja de Observaciones de Exámenes Teóricos y avisa al Jefe SDL.
d) El postulante objeta una o más de las respuestas tildadas como correctas por el sistema.	El inspector entrega al usuario la Hoja de Observaciones de Exámenes Teóricos para que registre sus observaciones. Junto con ello comunica al usuario que la calificación final de su examen dependerá de la respuesta del SDL a su observación en un plazo no mayor a dos días hábiles.
e) El postulante se niega a aceptar la calificación obtenida.	El inspector entrega al usuario la Hoja de Observaciones de Exámenes Teóricos para que registre sus observaciones y se le informa que recibirá respuesta por escrito a sus observaciones sin que ello signifique necesariamente variación en la calificación final de su examen.

5.2 Examen Operacional Oral (Briefing Operacional)

Esta sección entrega los lineamientos a los evaluadores(a) en el proceso de obtener, renovar o estandarizar una licencia y/o habilitación aeronáutica y estén autorizados por el Subdepartamento Licencias (SDL) del Departamento Seguridad Operacional (DSO) para rendir el examen operacional oral (briefing operacional).

5.2.1 Coordinación y planificación del examen operacional oral (EOO)

El IE, al momento de coordinar el examen operacional oral (briefing operacional) debe dar instrucciones al postulante para que llegue al momento del examen con una planificación de vuelo que reúna los siguientes elementos:

- a) Preparar una planificación de vuelo de al menos tres (3) tramos, de acuerdo a la performance de la aeronave en que rendirá el examen.
- b) La información meteorológica que deberá utilizar.
- c) El tipo de carta de navegación que deberá utilizar.
- d) Junto a lo anterior, informará las materias del examen contenidas en la guía operacional oral para la licencia o habilitación solicitada ubicada en la web DGAC.

5.2.2 Control de requisitos del postulante

Una vez que el postulante se presente para rendir el examen operacional oral (briefing operacional), el evaluador(a) debe revisar que porte la documentación que para cada licencia se requiere:

- a) Licencia vigente (de alumno o provisional).
- b) Carpeta de vuelo completa con las etapas de la instrucción.
- c) Calificación final del instructor(a) (formato vigente) para presentarse al examen. Esta cartilla debe registrar todos los datos solicitados. Si así no fuere, el IE suspenderá el examen.
- d) Bitácora de vuelo personal del postulante firmado por el instructor(a) de vuelo: Verificar si las horas de vuelo declaradas están detalladas por vuelo y cumplen el requisito de la norma técnica aeronáutica “Licencias para pilotos y sus habilitaciones – DAN 61”.
- e) Si corresponde, debe portar Manual de Vuelo de la Aeronave, Carta de Navegación, Plotter, Dalton o calculadora de vuelo, AIP CHILE Vol. I, II.

5.2.3 Instrucciones para el examen operacional oral (EOO)

El evaluador(a) debe dar las siguientes instrucciones al inicio del examen operacional oral (briefing operacional) acotadas en el alcance de la descripción:

Instrucciones	Descripción
a) Describe el objetivo del examen operacional oral.	Qué se espera evaluar que el postulante sepa hacer.
b) Indica los elementos que puede emplear para rendir el examen.	AIP CHILE Vol. I y elementos requeridos y no otros.
c) Indica duración del examen.	Máximo 01:30 horas.
d) Entrega de resultados.	Al momento de dar por terminado el examen.
e) Aclara el tipo de preguntas que el postulante puede hacer al IOA.	Cualquiera que no induzca al IOA a sugerir o expresar de forma explícita la solución a un problema o respuesta a una pregunta.
f) Informa sobre posibilidad de salir de la sala de examen.	Por breves períodos y solo por causas justificadas.
g) La prohibición de elementos ilícitos para responder el examen.	- Límites descritos en la DAN 61. - El uso de celular estará restringido durante el examen.

5.2.4 Resolución de situaciones anómalas durante el examen operacional oral (EEO)

El Inspector(a) de Operaciones Aéreas (IOA) debe resolver las situaciones anómalas que se le presenten durante el EEO de acuerdo a las siguientes estrategias de resolución.

Situaciones anómalas	Estrategias de resolución
a) Término involuntario del examen por causas de la organización.	Si es posible continúa el examen apenas se restablezca la anomalía.
b) Término involuntario del examen por causas del postulante.	Se reprograma el examen debiendo generar otra planificación.
c) Postulante es observado en alguna conducta impropia de acuerdo con la DAN 61.	El IOA retira el examen e indica próxima postulación en un año más. Registra la situación en la Orden de Examen, en el SIPA y avisa al Jefe SDL.
d) El postulante se niega a aceptar la calificación obtenida y solicita hablar con el jefe SDL.	Se concreta una entrevista con el Jefe de la Sección Exámenes, o del SDL o quien esté disponible en ese momento.

5.2.5 Calificación final del postulante

5.2.5.1 Una vez finalizado el examen, el evaluador(a) debe calificar al postulante informándole el resultado del examen. Solo en el caso que el postulante repruebe el examen, el evaluador(a) registrará los motivos de reprobación en la casilla observaciones de la orden de examen.

5.2.5.2 Los motivos están estandarizados y corresponden a los que se indican. De ellos se debe seleccionar el o los motivos que correspondan fundamentando la elección.

5.3 Prueba de Pericia (pilotos)

5.3.1 Esta sección entrega los lineamientos a los evaluadores(a) en el proceso de obtener, renovar o estandarizar una licencia y/o habilitación aeronáutica y estén autorizados por el Subdepartamento Licencias (SDL) del Departamento Seguridad Operacional (DSO) para rendir el examen correspondiente.

5.3.2 Todos los exámenes de vuelo realizados en el avión (aeronave), deben ser en condiciones meteorológicas de vuelo visual (VMC) y simular las condiciones meteorológicas de vuelo por instrumentos (IMC) con los elementos pertinentes, sin obstaculizar la visual al piloto de seguridad; o al mismo evaluador(a) según corresponda el tipo de examen.

5.3.3 Guía de verificación de competencia (simulador – avión)

MANIOBRAS	PARÁMETROS	TOLERANCIAS
Despegue Normal	Rumbo	± 5 grados
	Velocidad (Target Airspeed)	± 5 nudos
	Altitud	±100 pies
Despegue (Falla de motor)	Rumbo	± 10 grados
	Velocidad (Target Airspeed)	± 5 nudos
	Altitud (Fase de vuelo nivelado)	±100 pies - 50 pies
	Pérdida de altitud (Sink before level off)	0 pie
Área Terminal (manual) / (automático)	Rumbo	± 10 grados
	Velocidad (Target Airspeed)	± 10 nudos
	Altitudes	± 100 pies
Stall limpio	Procedimiento de recuperada	Acorde a FCTM
	Altitud	+ 100 pies - 300 pies
Stall configurado	Procedimiento de recuperada	Acorde a FCTM
	Altitud	+ 100 pies 0 pie
ILS Segmento final (FAF) (Manual) (Automático)	Localizador	1/2 DOT
	Trayectoria de descenso (Glideslope)	1 DOT
	Velocidad a mantener	± 5 nudos
Aproximaciones de No-precisión. Segmento final de la aproximación (FAF) (manual) (automática)	Altitudes mínimas y MDA	entre + 50 pies y 0 pie
	Velocidad	± 5 nudos
	Mantenimiento del curso (Tracking)	VOR 1 DOT, Localizador 1/2 DOT, NDB, ± 5 grados del curso. Posición apropiada para aterrizar. RNAV(GNS) – RNAV(RNP) según OM
Aproximación Frustrada (manual) (automática)	Rumbo	± 10 grados
	Velocidad	± 5 nudos
	Altitud (Fase de vuelo nivelado)	± 100 pies
Aterrizaje (manual) (automático)	Zona de contacto con la Pista Eje central de pista	Dentro de la Zona de Toma de Contacto. Tren principal dentro del eje central de la pista.
Virajes Escarpados	Inclinación alar (Bank)	± 5 grados
	Velocidad	± 10 nudos
	Altitud	± 100 pies
	Rumbo al término del viraje (Roll out heading)	± 10 grados

5.3.4 Coordinación para evaluar la prueba de pericia

Posterior a la recepción de la orden de examen, si el postulante no se ha coordinado con el evaluador(a) en el plazo fijado, se debe establecer contacto telefónico para coordinar los siguientes aspectos del examen:

- a) Perfil de vuelo de acuerdo a la performance de la aeronave en que rendirá el examen. (Peso y Balance);
- b) Planificación de vuelo de la ruta;
- c) Cartas de navegación y/o publicaciones de salidas o entradas visuales;
- d) Información meteorológica y NOTAM actualizado;
- e) El evaluador(a) debe remitir la información al postulante a lo menos veinticuatro (24) horas antes de la rendición del examen; y
- f) Debe evaluar los procedimientos de emergencia de acción inmediata, si el examen operacional oral (briefing operacional) ha sido rendido hace más de treinta (30) días.

5.3.4 Elementos que el IE-PLT debe llevar al lugar del examen

El IE-PLT debe llegar a evaluar al postulante con la Cartilla de Calificaciones de Vuelo (CCV) que corresponda. Las cartillas se encuentran en la página web de la DGAC en el menú Licencias Aeronáuticas/Guías y cartillas para pilotos.

5.3.5 Acciones en el lugar del examen

En el lugar del examen el IE-PLT debe realizar las siguientes acciones:

- a) Presentarse al dueño, administrador o encargado del aeródromo o empresa de vuelo.
- b) Verificar que el postulante realizó las coordinaciones para la realización de la prueba de pericia.
- c) Coordinar un lugar para el briefing.

5.3.6 Control de asistencia del postulante

Si el postulante no se presenta dentro de los treinta (30) minutos de la hora previamente fijada al examen de pericia en vuelo sin aviso, el IE procederá como sigue:

- a) Informará al dueño, administrador o encargado del aeródromo o empresa de vuelo que se suspende el examen.
- b) Informa al programador del SDL.
- c) Registra la situación en la casilla “observaciones” de la CCV.
- d) Registra la situación en la casilla “observaciones” del sistema de licencias.
- e) Entrega la CCV en la secretaría del SDL.
- f) El programador dará nueva fecha para el examen teniendo presente la cantidad de solicitudes anteriores.

5.3.7 Control de requisitos del postulante

Una vez que el postulante se presente en el lugar para rendir la prueba de pericia, el IE debe revisar que porte la siguiente documentación:

- a) Licencia vigente (de alumno o provisional).
- b) Bitácora de vuelo del piloto firmada por el instructor(a) de vuelo: Verificar si las horas de vuelo declaradas están detalladas por vuelo y cumplen el requisito de la DAN 61.
- c) Certificado de matrícula
- d) Certificado de aeronavegabilidad vigente.
- e) Bitácora de la aeronave o libro de vuelo cuando esté autorizado.
- f) Documentos de navegación:
 - 1) Plan de vuelo (ATC-1).
 - 2) Peso y balance.
 - 3) Cartas de navegación.
 - 4) AIP CHILE Vol. I ó II.
 - 5) Reglas del Aire – DAN 91 Procedimiento de Fallas de Comunicaciones.

~~NOTA: Si no se cumple alguna de estas condiciones, el IE-PLT deberá suspender el examen debiendo regresar al EAC.~~

5.3.8 Instrucciones para el examen

El IOA debe dar las siguientes instrucciones al inicio de la prueba de pericia acotadas en el alcance de la descripción:

a) Instrucciones

Instrucciones	Descripción
Indicar duración del examen	Tiempo de una hora del examen de pericia
Maniobras a evaluar	Explicación o aclaración de maniobras
Exigir apego a procedimientos	
Uso estricto de listas de chequeo	
Para el Briefing	
Área de operaciones	Definir el área de trabajo
Plan de vuelo ATC-1	Definir cancelaciones de plan de vuelo
METAR- NOTAMS	Análisis detallado
Control ante emergencia	
Ruta de escape	Verificar el terreno
Peso y balance	Formulario actualizado
Informar quién es el piloto al mando	El piloto al mando es el postulante
Describir los criterios de reprobación inmediata	Fracasar en emergencia de motor: falta control en aproximaciones y despegues; salirse de parámetro para cada maniobra
Para el vuelo	
Perfil del vuelo	Altitudes y maniobras
Familiarización con la pista o AD	Conocimiento del lugar
Maniobra en T y D	Familiarización con la maniobra
Informar detención de examen	El postulante puede detener el examen
Informar sobre pedir ayuda al IE	El postulante puede pedir ayuda al IE cuando lo necesite
Para el Debriefing	
Comentarios del examen	Análisis breve del vuelo
Entrega de resultados	Firma y calificación del examen

b) Briefing

- 1) El propósito del briefing es realizar una reunión entre el IE-PLT y el postulante en no más de treinta (30) minutos, para efectuar un breve repaso y aclaración de las dudas y maniobras que se efectuarán en vuelo programado en base al perfil de vuelo dispuesto, posterior a la programación del examen de pericia en vuelo.
- 2) El IE con el postulante acuerdan el perfil del examen y las maniobras de vuelo a realizar y aclara dudas del postulante en lo referido al examen.

c) Debriefing

El propósito del debriefing es dar a conocer al postulante el resultado del examen de vuelo, el cual deberá firmar para tomar conocimiento y en donde además el IE-PLT dará a conocer las principales observaciones y recomendaciones observadas durante el examen, con la finalidad de mejorar los procedimientos de

vuelo y medidas de seguridad. Esta actividad no debe durar más de treinta (30) minutos.

5.3.9 Situaciones anómalas durante el examen y estrategias para resolverlas

Sin desconocer las situaciones imprevistas y únicas que se pueden presentar durante el vuelo, el IE-PLT debe resolver las situaciones anómalas que se le presenten de acuerdo a las siguientes estrategias de resolución.

Situaciones anómalas	Estrategias de resolución
a) Término involuntario del examen por causas meteorológicas	Si es posible continúa el examen apenas se restablezca la anomalía
b) Término involuntario del examen por causas del postulante	Se reprograma el examen debiendo generar otra planificación
c) Postulante es observado en alguna conducta impropia	El IOA detiene el examen y dispone aterrizar. Registra la situación en la Orden de Examen, en el sistema de licencias y avisa al Jefe SDL
d) El postulante se niega a aceptar la calificación obtenida y solicita hablar con el jefe SDL	Se concreta una entrevista con el Jefe SDL

5.3.10 Errores comunes de pilotaje y técnicas de resolución

La experiencia en evaluación de pilotos evidencia errores recurrentes cuya anticipación aumenta la seguridad de vuelo durante el examen. Los siguientes son algunos de ellos a tener en cuenta.

Errores comunes de pilotaje	Técnicas de Resolución
Peligros asociados con un corte simulado de motor	Se debe tener especial atención en la manipulación de la selectora de combustible y control de mezcla ya que la mala aplicación de estos procedimientos, puede provocar una falla real de potencia o motor
Falta de vigilancia del exterior	Búsqueda de conflicto en el tráfico exterior. La falta de conciencia situacional, es la mayor causal de accidentes o incidentes aéreos, tanto en el aire como en tierra. En tierra es común que se produzca incursiones en pista. La conciencia situacional necesariamente pasa por el conocimiento y dominio de técnicas de vuelo
El ojo humano tiende a centrarse en alguna parte, incluso en un cielo sin rasgos distintivos	Cambiar y reorientar la mirada a intervalos. En vuelo visual e instrumental se debe aplicar la técnica de Cross check, lo que significa que el piloto debe ir realizando un “barrido” o chequeo cruzado, tanto de los instrumentos en el interior de la aeronave, como del entorno exterior, (vuelo Visual). Existe más de una técnica, dependiendo de la nubosidad, claridad o luminosidad para hacer este chequeo exterior. Adicionalmente se debe estar siempre atento a las comunicaciones radiales ya que estas nos alertan de tráfico y tránsitos.
Obstrucción física en la cabina	Movimiento de la cabeza más allá de la obstrucción física de la cabina. La posición del piloto debe ser tal, que además de tener alcance para manipular todo lo necesario en el interior de la aeronave, ésta le permita tener una visión lo mejor posible hacia el exterior. Se debe considerar que, en algunas maniobras comunes del vuelo, tal como virajes o circuitos de tránsito para aterrizar o despegar, en especial en aviones de ala alta, puede quedar una zona ciega, la cual se puede minimizar con la correcta técnica de vuelo.
Observación detenida sin atención a la visión periférica.	Ejercitar la visión periférica. Igual que en puntos anteriores requiere dominio de la conciencia situacional y técnicas de barrido visual.
Anormalidades en libro de vuelo. ¿Quién las firma?	En la realidad existen pilotos reacios a efectuar anotaciones en el libro de vuelo por temor a represalias de los dueños de aeronaves. (Escuelas de vuelo). Conforme a lo establecido por la jefatura (DSO) el IE tiene la facultad de hacer esta observación. En caso de encontrar discrepancias irregulares en las anotaciones en bitácora de la aeronave, el IE solo se debe limitar a informar del hecho al organismo competente, generalmente aeronavegabilidad.
Postulante no registra en bitácora de vuelo falla en aeronave.	No debe ser causal de reprobación de un examen, la negativa del postulante a estampar una falla de la aeronave en bitácora de vuelo, ya que el IE tiene otras instancias de dejar registro del hecho, como por ejemplo en “observaciones” de la cartilla de administración de examen del IE. Cód. Aeronáutico Art. 71.
Notificación imprecisa de la posición de dos aeronaves con la torre de control.	Cuando dos pilotos de aeronaves notifican la posición exacta de la aeronave evitan colisionar. Circunstancias que atentan son la congestión de frecuencia de radio, las reglas de IFR de uno de ellos y otro volando VFR o entrega de notificación de posición.
El postulante presenta la bitácora de vuelo sin la información al día.	Cuando un IE le solicita la bitácora al postulante ésta debe contener toda la información al día en sus respectivos casilleros a fin de que el IE pueda verificar la información que allí aparece y definir si el postulante tiene los requisitos para la evaluación que corresponda.

5.3.11 Errores de procedimiento a evitar por parte del IE-PLT durante la prueba de pericia

Errores	Soluciones
Problemas de aeronavegabilidad. ¿Debe el IE examinar al postulante? O, si hay inspector zonal, ¿lo llama?	Ante una anomalía en el funcionamiento de la aeronave, esto es, como, por ejemplo, que la aeronave no cumpla con el performance especificado en el manual del fabricante, el IE-PLT se debe abstener de administrar el examen dejando constancia en el libro de vuelo de la aeronave y en "observaciones del IE-PLT, en cartilla de administración del examen. Si el postulante se niega a firmar lo escrito por el IOA éste debe dejar constancia del hecho.
IE-PLT descubre aeronave fuera de rango, según manual del avión.	IE deben chequear potencia estática y no aceptar que la aeronave esté fuera de rango, según manual del avión. Actuar como en el punto anterior.
Carreras de despegues no respetan distancias según manual	Carreras de despegues deben cumplir distancias según manual. Actuar como en el punto anterior.
Permite que se realicen pruebas de emergencias no estandarizada.	Estandarizar pruebas de emergencias. El IE-PLT se debe limitar a lo estandarizado como parámetros de pericia aceptable y en zonas y altitudes de seguridad. Lo anterior es válido para todas las maniobras permitidas en la administración de un examen, no pudiendo el IE hacer desviaciones a lo estandarizado.
IE-PLT usa terminología en inglés con los pilotos examinados.	No usar terminología en inglés con los pilotos examinados. El uso de terminología en inglés, debe ser analizado por el IE-PLT, quien deberá usar el idioma en que haya sido instruido el postulante, ya que en muchos casos son los mismos postulantes los que usan palabras en inglés, dado que la mayoría de los manuales de aeronaves son en ese idioma. No obstante, el IOA debe evaluar conocimiento de vuelo y no de idioma, esto es que si el postulante responde en forma correcta en el idioma inglés o castellano está bien.
El IE-PLT despegue en avión que evaluará examen de pericia sin verificar lo especificado en los manuales de vuelo de la aeronave.	No existe instancia alguna para que un IE-PLT de inicio a un examen de pericia en vuelo en una aeronave que no cumpla con lo establecido en el manual de vuelo de la aeronave.
El IE-PLT interviene en la decisión del piloto examinado en una emergencia en la aeronave sin que comprometa inmediatamente la seguridad de vuelo.	El IE-PLT no debe intervenir en decisiones del piloto examinado ante una emergencia en la aeronave, para que demuestre su capacidad en el manejo de los procedimientos, a menos que la seguridad de vuelo obligue a poner término al examen y el piloto anote en la bitácora de vuelo de la aeronave el problema que ocasionó la emergencia.
Cuando un alumno repruebe un examen de pericia realizado en un AD distinto de su base de operaciones, el IE dispone el aterrizaje en el AD distinto de su base.	El IE-PLT dispondrá cuando un alumno repruebe examen de pericia realizado en un AD distinto de su base de operaciones, aterrizar la aeronave en el AD, salvo en ocasiones de emergencia en cuyo caso la aeronave podrá aterrizar en el AD más cercano, y sólo podrá ser trasladada a su base de origen por otro piloto con la licencia y habilitaciones aeronáuticas correspondientes. Se debe tener presente que la autorización de los vuelos "solo" de los alumnos pilotos es de responsabilidad de su instructor(a) de vuelo y no del IOA. Por lo tanto, para que el postulante pueda volver a su base debe tener la autorización escrita, de su instructor(a). Si su instructor(a) lo autoriza el IOA no podrá oponerse, solo dejará constancia del hecho.
El IE-PLT en el EPV (Examen Práctico de Vuelo) dispone practicar emergencias reales en el avión.	El IE-PLT en el examen de pericia dispondrá sólo la práctica de emergencias simuladas.
Durante un examen de pericia, el IOA interviene en las conversaciones del ATC y el piloto.	El IE-PLT no debe intervenir en las conversaciones del ATC y el piloto, además es recomendable antes del despegue tomar contacto con el Centro de Control de Tránsito Aéreo correspondiente, a fin de coordinar el examen. La coordinación ATC o con el Centro de Control es recomendable para exámenes IFR. Solo en casos que el IE-PLT estime que por la seguridad de vuelo se haga necesario intervenir en las comunicaciones, se abstendrá de intervenir. Por ejemplo, si el IE-PLT advierte que el postulante está emitiendo información errónea por la frecuencia o falta de información.

5.3.12 Calificación final del postulante

Una vez finalizado el examen, el IE-PLT debe informar en el lugar al postulante, el resultado del examen. Si el IE decide que el postulante aprueba la prueba de pericia, entonces no pondrá ninguna observación y firmará junto al postulante la CCV. Solo si el postulante reprueba la prueba de pericia, el IE-PLT debe registrar las observaciones.

5.3.13 Resultados de la prueba de pericia**5.3.13.1 Envío de antecedentes del examen de pericia**

Finalizada la administración de la prueba de pericia, el IE-PLT debe entregar los resultados y la documentación del examen al SDL.

5.3.13.2 Repetición del examen de vuelo después de reprobado

El solicitante que repruebe una prueba de pericia en vuelo, no podrá repetirla hasta que haya recibido el reentrenamiento de su instructor(a) de vuelo y antes del próximo examen de vuelo deberá presentar la calificación final.

5.3.14 Mínimos meteorológicos para examen de vuelo**5.3.14.1 Región Metropolitana:**

- a) Examen de Licencia o habilitación: reglas de vuelo visual (VFR), libre de nubes y a la vista de tierra o agua.
- b) Examen de la habilitación de acuerdo con las reglas de vuelo por instrumentos (IFR):
 - 1) Monomotor: reglas de vuelo visual (VFR), libre de nubes y a la vista de tierra o agua.
 - 2) Multimotor terrestre o Tipo: tres coma dos (3,2) kilómetros de visibilidad se puede volar en nubes teniendo una base sobre el nivel del terreno (AGL) de dos mil (2000) pies y un sistema de anti-hielo o deshielo que permita que la aeronave pueda realizar un vuelo sostenido bajo esas condiciones; se puede cruzar capas de no más de dos mil (2000) pies de espesor.

5.3.14.2 Fuera de la Región Metropolitana:

- a) Examen de Licencia o habilitación: reglas de vuelo visual (VFR), libre de nubes y a la vista de tierra o agua.
- b) Examen de la habilitación de acuerdo con las reglas de vuelo por instrumentos (IFR):
 - 1) Monomotor: reglas de vuelo visual (VFR), libre de nubes y a la vista de tierra o agua.
 - 2) Multimotor terrestre o Tipo: dos (2) kilómetros de visibilidad se puede volar en nubes teniendo una base AGL de dos mil (2000) pies y un sistema de anti-hielo o deshielo que permita que la aeronave pueda realizar un vuelo sostenido bajo esas condiciones; se puede cruzar capas de no más de dos mil (2000) pies de espesor.

CAPÍTULO 6**PROCEDIMIENTO PARA FISCALIZAR DESEMPEÑO DE LOS INSTRUCTORES(AS)
EVALUADORES(AS)****6.1 Instructores(as) Evaluadores(as) Transporte Público**

- 6.1.1 La fiscalización del desempeño de los Instructores(as) Evaluadores(as) de Transporte Público se realizará a través del plan de vigilancia continua del Departamento de Seguridad Operacional.
- 6.1.2 La fiscalización consistirá en un “Muestreo de Simulador” donde un inspector de aeronáutica fiscalizará la administración de un examen de vuelo en un entrenador sintético de vuelo, verificando que este cumpla con la normativa vigente.
- 6.1.3 El examen empleará como guía para la evaluación la cartilla dispuesta en el banco de cartillas publicadas en la página web DGAC.

6.2 Instructores(as) Evaluadores(as) de Aviación General (IE-PLT)**6.2.1 Instructor(a) Evaluador(a) Aviación comercial (DAN 135, 137) y CIAC (DAN 141)**

La fiscalización del desempeño de los Instructores(as) Evaluadores(as) de Aviación Comercial se podrá realizar mediante tres métodos, el primero es realizar una demostración de competencias ante un inspector de la DGAC cada dos años, el segundo método será a través de la evaluación de las calificaciones que confeccionan en la administración de exámenes en el desarrollo de su función, y el tercero será a través de una fiscalización en terreno en la que se verificará como se administra un examen, esta se realizará una vez por período de dos años.

6.2.3 Instructores(as) Evaluadores(as) de Carabineros de Chile y Clubes Aéreos

La fiscalización del desempeño de los Instructores(as) Evaluadores(as) de Carabineros de Chile y Clubes Aéreos, se podrá realizar mediante tres (3) métodos, el primero es realizar una demostración de competencias ante un inspector de la DGAC cada cuatro años, el segundo método será a través de la evaluación de las calificaciones que confeccionan en la administración de exámenes en el desarrollo de su función, y el tercero será a través de una fiscalización en terreno en la que se verificará como se administra un examen, esta se realizará una vez por período de cuatro años.

6.3 Instructores(as) Evaluadores(as) de Tripulante Auxiliar de Cabina (IE-TAC)

- 6.3.1 La fiscalización del desempeño de los IE de tripulante auxiliar de cabina se realizará a través del plan de vigilancia continua del Departamento de Seguridad Operacional.
- 6.3.2 La fiscalización consistirá en la asistencia de un inspector de tripulante auxiliar de cabina a los exámenes recurrentes que administran los IE designados, evaluando el proceso del examen y si este cumple con lo dispuesto en la normativa vigente.

CAPÍTULO 7**ACCIONES A TOMAR ANTE LA DETECCIÓN DE FALENCIAS EN EL DESEMPEÑO DE LOS INSTRUCTORES(AS) EVALUADORES(AS)****7.1 Acciones a seguir con el Instructor(a) Evaluador (IE)**

- 7.1.1 Se notificará al IE-PLT afectado informándole de la observación a su desempeño.
- 7.1.2 Se citará al IE-PLT al Subdepartamento de Licencias, dónde el jefe de la sección Estudios, Instrucción y revisión de exámenes le informará de su observación y el reforzamiento y acciones que se tomarán para corregir el problema.
- 7.1.3 Si la observación es producto del no cumplimiento de los requisitos establecidos para mantener su condición de IE-PLT, o un comprobado incumplimiento de la normativa aeronáutica, el afectado será suspendido de sus funciones y su situación será elevada al director de Seguridad Operacional para su resolución.
- 7.1.4 Una vez realizado el reforzamiento a la observación de su desempeño podrá seguir cumpliendo sus funciones como IE-PLT.
- 7.1.5 Si el IE-PLT por segunda vez le es detectado un incumplimiento de sus obligaciones de acuerdo a la normativa vigente, el nombramiento como IE-PLT será revocado.
- 7.1.6 Se dejará registro en la carpeta individual de cada IE-PLT, cuando se detecte una falta al cumplimiento de sus funciones.

CAPÍTULO 8**RENOVACIÓN DE LA APROBACIÓN DE LOS INSTRUCTORES(AS) EVALUADORES(AS)****8.1 Cuando cambia de material de vuelo**

- 8.1.1 El IE-PLT/IE-TAC que es cambiado de material de vuelo, de forma automática pierde su condición de IE-PLT/IE-TAC hasta que vuelva a cumplir con los requisitos del Instructor(a) de vuelo del material y de IE-PLT/IE-TAC para un nuevo nombramiento.
- 8.1.2 La empresa aérea debe remitir los antecedentes del Instructor(a) de vuelo al SDL cuando haya cumplido los requisitos definidos en DAN 61 Capítulo "N" y DAN 63 Capítulo "H" según corresponda.
- 8.1.3 El SDL al revisar que el solicitante cumple los requisitos definidos en la DAN 61, autorizará al IE-PLT sin más procesos, ya que este Instructor(a) de vuelo con anterioridad ya había sido nombrado. Esto con la finalidad de no dilatar el nombramiento y entrada en servicio.
- 8.1.4 El IE-PLT/IE-TAC debe dar cumplimiento a los requisitos de mantención de la competencia definida en este DAP PEL.
- 8.1.5 El SDL archivara los antecedentes del IE-PLT en su carpeta personal.

8.2 Cuando ha demostrado bajo estándar o desestandarización

- 8.2.1 El IE-PLT que en un muestreo o inspección demuestra bajo estándar o desestandarización de los procedimientos, debe realizar un proceso de recuperación de sus competencias definido por la empresa aérea y aprobado por la DGAC.
- 8.2.2 La empresa aérea debe remitir los antecedentes del IE indicando que ha cumplido de forma satisfactoria con el proceso de recuperación de competencia, para su reincorporación al staff de evaluadores designados de la DGAC.
- 8.2.3 El SDL debe archivar los antecedentes del IE-PLT en su carpeta personal.

8.3 Cuando ha sido revocada

- 8.3.1 La revocación que se haya definido producto de:
 - a) Cometer una trasgresión a la reglamentación aeronáutica;
 - b) 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-PLT/IE-TAC;No serán autorizados para cumplir las funciones como IE-PLT/IE-TAC.
- 8.3.2 La revocación que se haya definido producto de:
 - a) Pérdida de la vigencia de su certificación médica y habilitaciones que originaron su nombramiento como IE-PLT/IE-TAC;

- b) Cambio de posición jerárquica del IE-PLT/IE-TAC, dentro de la empresa aérea que lo inhabilite según lo dispuesto en esta norma;
- c) 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;
- d) A solicitud de la Empresa Aérea que solicitó la designación de IE-PLT/IE-TAC; y
- e) Renuncia voluntaria, la cual debe ser presentada por escrito por el IE-PLT/IE-TAC.

Se debe analizar caso a caso y si corresponde: El IE-PLT/IE-TAC debe completa nuevamente el proceso de obtención de competencias del IE-PLT/IE-TAC definido en el manual de operaciones, en el capítulo de capacitación de la empresa aérea y que esté aprobado por la DGAC, para su reincorporara al staff de evaluadores designados de la DGAC.