

LEYES, REGLAMENTOS, DECRETOS Y RESOLUCIONES DE ORDEN GENERAL

Núm. 44.204

Martes 22 de Julio de 2025

Página 1 de 11

Normas Generales

CVE 2671392

MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL

Subsecretaría para las Fuerzas Armadas / Fuerza Aérea de Chile / Dirección General de Aeronáutica Civil

MODIFICA LA NORMA AERONÁUTICA LICENCIAS PARA PILOTOS Y SUS HABILITACIONES, DAN-61

(Resolución)

Núm. 04/3/0097/1381 exenta.- Santiago, 7 de julio de 2025.

Vistos:

- a) DFL N° 1-19.653, de 2000, del Ministerio Secretaría General de la Presidencia, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la Ley N° 18.575, Orgánica Constitucional de Bases Generales de la Administración del Estado.
- b) Ley N° 16.752 de 1968, que fija Organización y Funciones y establece las Disposiciones Generales a la Dirección General de Aeronáutica Civil.
- c) Ley N° 18.916, de 1990, que aprueba el Código Aeronáutico.
- d) Ley N° 19.880, de 2003, que establece Bases de los Procedimientos Administrativos que rigen los Actos de los Órganos de la Administración del Estado.
- e) Decreto supremo N° 509 bis, de 1947, del Ministerio de Relaciones Exteriores de Chile, que promulga el Convenio sobre Aviación Civil Internacional.
- f) Decreto supremo N° 222, de 2004, que aprueba el Reglamento Orgánico y de Funcionamiento de la Dirección General de Aeronáutica Civil.
- g) Decreto supremo N° 363, de 2017, del Ministerio de Defensa Nacional, que Aprueba Reglamento de Licencias para Pilotos y sus Habilitaciones (DAR 61).
- h) Decreto N° 28, de 16 de enero de 2024, del Ministerio de Defensa Nacional, que nombra al General de Aviación, Sr. Carlos Eduardo Madina Díaz como Director General de Aeronáutica Civil a contar del 24 de noviembre de 2023.
- i) Resolución N° 36, de 19 de diciembre de 2024, de la Contraloría General de la Republica, que fija normas de exención del trámite de toma de razón.
- j) Resolución exenta N° 08/0/1/010/0052, de 14 de enero de 2019, de la Dirección General de Aeronáutica Civil, que aprobó la Segunda Edición de la Norma Aeronáutica Licencias para pilotos y sus habilitaciones, DAN-61.
- k) Oficio (O) N° 04/3/707, de 5 de mayo de 2025, del Departamento Planificación (DPL) al Departamento Seguridad Operación (DSO), solicitando la validación del contenido el proyecto de modificación de la norma técnica aeronáutica "Licencias para pilotos y sus habilitaciones - DAN 61".
- l) Correo electrónico del Encargado del Subdepartamento Licencias Aeronáuticas, del 1 de julio de 2025, validando con observaciones el contenido del proyecto de modificación de la norma técnica aeronáutica "Licencias para pilotos y sus habilitaciones - DAN 61".

CVE 2671392

Director: Felipe Andrés Peroti Díaz
Sitio Web: www.diarioficial.cl

Mesa Central: 600 712 0001 Email: consultas@diarioficial.cl
Dirección: Dr. Torres Boonen N°511, Providencia, Santiago, Chile.

Este documento ha sido firmado electrónicamente de acuerdo con la ley N°19.799 e incluye sellado de tiempo y firma electrónica avanzada. Para verificar la autenticidad de una representación impresa del mismo, ingrese este código en el sitio web www.diarioficial.cl

Considerando:

La necesidad de modificar algunas definiciones e incorporar nuevos requisitos establecidos en las enmiendas 178 y 179 del Anexo 1 Licencias al personal de OACI. Además, modificar algunos requisitos relacionados con el instructor de vuelo e incorpora el examen operacional oral para todos los postulantes de las licencias de piloto privado, comercial, de tripulación múltiple (avión), de transporte de línea aérea, globo libre y planeador.

Resuelvo:

Modifícase la resolución exenta N° 08/0/1/010/0052, de 14 de enero de 2019, de la Dirección General de Aeronáutica Civil, que aprobó la Norma Aeronáutica “Licencias para pilotos y sus habilitaciones”, DAN 61, en la forma que a continuación se indica:

1. Elimínase, en el Capítulo A Definiciones, la frase “Los términos y expresiones que se utilizan en esta Norma que de ella se derivan, tendrán el significado siguiente; y la definición de Piloto a Distancia”.

2. Incorpórase, en el Capítulo A Definiciones, las siguientes:

“AEROSTATO

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

COMPORTAMIENTO OBSERVABLE (OB)

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

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 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.

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.

MOTOR TURBINA

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

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 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.

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 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”.

3. Reemplázase, en el Capítulo A Definiciones, el título de las siguientes:

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

CONVALIDACIÓN (DE UNA LICENCIA)

PROGRAMA DE CUALIFICACIÓN AVANZADA (AQP)

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

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

4. Reemplázase, en el Capítulo A Definiciones en significado de las siguientes:

“AMENAZA

Sucesos o errores que están fuera del control de 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 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 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
- (e) Convalidar las licencias expedidas por otros Estados contratantes.

AVIÓN COMPLEJO

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 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.

CONVALIDACIÓN (DE UNA LICENCIA)

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

CRITERIOS DE ACTUACIÓN

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.

ERROR

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

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:

- (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 detección de amenazas y respuesta a ellas con contramedidas que reduzcan o eliminen las consecuencias y disminuyan la probabilidad de errores o estados no deseados de la aeronave.

MANEJO DE ERRORES

Proceso de detección 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.

OPERACIÓN DE TRANSPORTE AÉREO COMERCIAL

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

PERÍODO DE VIGENCIA DE UNA LICENCIA

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.

PLAN DE VUELO

Información especificada, respecto a un vuelo o una parte de un vuelo previsto de una aeronave.

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.

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 autorizado por la DGAC.”.

5. Reemplázase e incorpórase, en el Capítulo B Generalidades, sección 61.005 Vigencia de las licencias y habilitaciones, literal (a) Licencias, los numerales (2) y (3) por lo siguiente:

“(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 Aeronáutico (SIPA).”.

6. Incorpórase, en el Capítulo B Generalidades, sección 61.009 Autoridad de fiscalización el literal (c) con el siguiente texto:

“(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.”.

7. Reemplázase, en el Capítulo B Generalidades, sección 61.015 Aptitud psicofísica, la abreviatura (AMC) por “(CMA)”.

8. Reemplázase, en el Capítulo B Generalidades, sección 61.019 Instrucción, el contenido del literal (a) por lo siguiente:

“(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”

9. Reemplázase, en el Capítulo B Generalidades, el contenido de sección 61.023 Convalidación de licencias, por lo siguiente:

“(a) El personal aeronáutico procedente de otro Estado puede ejercer sus atribuciones, 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) Requisitos para la convalidación:

(1) La DGAC confirmará la vigencia de la licencia y habilitaciones aeronáuticas, expedida por 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 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 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;

(c) La vigencia de la convalidación no podrá exceder el plazo de vigencia de la licencia extranjera, lo cual debe constar en el documento pertinente;

(d) El piloto debe dar cumplimiento a las normas de extranjería vigentes;

(e) Para la renovación de la convalidación de una licencia extranjera por vencimiento del plazo de vigencia, el titular deberá exhibir ésta debidamente renovada por el país emisor, sin perjuicio de la posibilidad de la DGAC de ejercer la facultad establecida en el numeral (3) del literal (b) precedente.

(f) El postulante a convalidar una licencia o habilitación aeronáutica además de lo indicado anteriormente, debe:

(1) Registrarse en el Sistema Licencias del Personal Aeronáutico (SIPA) publicado en página 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 que requiera efectuar servicio de transporte aéreo comercial de cabotaje en Chile, deberá:

(i) Piloto con licencia TLA: rendir examen de reglamentación y la certificación médica chilena Clase 1.

(ii) Piloto con licencia comercial: Rendir examen teórico de la licencia TLA y la certificación médica chilena Clase 1.

(g) Se podrá eximir de lo señalado en (f) (3) al piloto que va a realizar actividades:

- (1) Como Instructor de vuelo, por un período no mayor a seis (6) meses 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;

(h) El Estado de Chile, como Estado contratante 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 /”.

(i) 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.”.

10. Reemplázase e incorpórase, en el Capítulo B Generalidades, sección 61.035 Estandarización periódica, los literales (a), (b) y (f) por lo siguiente:

“(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.

(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).”

11. Reemplázase e incorpórase, en el Capítulo B Generalidades, sección 61.037 Experiencia reciente, en el literal (c) (2) (i) y (d) lo siguiente:

“(i) Auto-reentrenarse, sin personas a bordo ni transportando bienes o carga, para lo cual deberán realizar los circuitos de tránsito completos faltantes, que le permitan alcanzar los requisitos necesarios para cumplir la experiencia reciente; o

(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.”

12. Reemplázase, en el Capítulo B Generalidades, sección 61.049 Exámenes de conocimientos teóricos, por lo siguiente:

“(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.”.

13. Incorpórase, en el Capítulo B Generalidades, la sección 61.052 Examen Operacional Oral, con el siguiente texto:

“(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 noventa (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.”.

14. Incorpórase, en el Capítulo B Generalidades, sección 61.055 Verificación de competencia (prueba de pericia o examen de vuelo) el literal (g) con el siguiente texto:

“(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.

(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.”.

15. Reemplázase, en el Capítulo B Generalidades, el título de la sección 61.059 por “Verificación de competencia para piloto al mando (PIC)” e incorpórase el siguiente texto:

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

16. Reemplázase, donde corresponda la palabra aprobado por “autorizado”.

17. Reemplázase, en el Capítulo B Generalidades, el título de la sección 61.061 por “Condiciones que se deben reunir para actuar como Copiloto (SIC)”.

18. Reemplázase, en el Capítulo B Generalidades, el texto de la sección 61.063 Repetición del examen de vuelo después de no aprobar, por lo siguiente:

“(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.”.

19. Reemplázase, en el Capítulo B Generalidades, el texto de la sección 61.071 Apelación, por lo siguiente:

“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.”.

20. Intercálase, en el Capítulo C Licencias y habilitaciones para los pilotos, sección 61.105 Relación entre habilitaciones de clase y de tipo, en el literal (a) entre Tipo Turboreactor y son, “o Turbofan”.

21. Reemplázase, en el Capítulo D Licencias de alumno piloto, sección 61.209 Limitaciones, atribuciones del titular de la licencia y condiciones que deben observarse para ejercerlas, el literal (e), por lo siguiente:

(e) Un alumno piloto no puede efectuar un vuelo “solo” o con instructor, que no esté contemplado en el o los programas de instrucción; y

22. Intercálase, en el Capítulo E Licencia de piloto privado, sección 61.307 Competencia acreditada (experiencia de vuelo) en el texto del literal (b) Categoría LSA (otro distinto del LSA-Avión) entre (Trikes) 20 horas de vuelo y en Planeador 6 horas, “Girocóptero quince (15) horas de vuelo”.

23. Incorpórase, en el Capítulo E Licencia de piloto privado, sección 61.307 Competencia acreditada (experiencia de vuelo) el literal (g) con el siguiente texto:

“(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).”

24. Reemplázase, en el Capítulo F Licencias de piloto comercial, sección 61.403 Conocimientos aeronáuticos, literal (a) Legislación y Reglamentación Aeronáutica, el numeral (4) por lo siguiente:

“(4) Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS) - DAN 19. para proveedores de servicios aeronáuticos.”.

25. Incorpórase, en el Capítulo F Licencias de piloto comercial, sección 61.407 Competencia acreditada (experiencia de vuelo), literal (d) Categoría Dirigible, en el numeral (1) a continuación del punto a parte, el siguiente texto:

“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 diez (10) horas.”.

26. Elimínase, en el Capítulo H Licencias de piloto de transporte de línea aérea (TLA), sección 61.609 Prueba de pericia, el literal (f); y reenumérase, los siguientes literales.

27. Intercálase, en el Capítulo M Habilitaciones de instructor de vuelo y de ayudante de instructor, sección 61.1117 Estandarización de instructor de vuelo, en el literal (b) entre ante un e IE “IV (Solo piloto privado, planeador y globo libre).”.

28. Incorpórase, en el Capítulo M Habilitaciones de instructor de vuelo y de ayudante de instructor, sección 61.1117 Estandarización de instructor de vuelo, en el literal (b) los siguientes numerales:

“(4) El proceso debe efectuarse dentro de los noventa (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.”.

29. Incorpórase, en el Capítulo N Instructor evaluador (IE), sección 61.1203 Aviación comercial (DAN 121), literal (f) Revocación, en el numeral (1) el numeral romano (viii) con el siguiente texto:

“(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.”.

30. Incorpórase, en el Capítulo N Instructor evaluador (IE), sección 61.1207 Carabineros de Chile y clubes aéreos, literal (f) Revocación, en el numeral (1) el numeral romano (vii) con el siguiente texto:

“(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.”.

31. Reemplázase, en el Apéndice A Características de las licencias, en el literal (b) numeral (1) el texto del numeral romano (iv) por lo siguiente:

“(iv) Nombre completo del titular, su transliteración, (en caracteres latinos si estuviere escrito en otros caracteres) y fotografía.”.

Anótese, regístrese y publíquese.- Carlos Madina Díaz, General de Aviación, Director General.