

# El Código del Piloto

Edición Febrero 2016

El pilotaje y el procesamiento son actividades que requieren de alto nivel de ser, de conciencia y de conocimiento. El propósito del Código del Piloto es ponerte en conciencia de todas las responsabilidades que tienes como piloto. El Código del Piloto contiene los principios y reglas que rigen la actitud y la conducta ética, efectiva y eficiente de un piloto para asegurar los máximos resultados en el procesamiento.

1. Sabiduría. El piloto está siempre consciente y abierto a su percepción y comunicación con la Energía. El piloto reconoce que la Sabiduría y el Amor Universal son sus más grandes aliados. El piloto se abre a recibir a través de su intuición a la Sabiduría para guiar al explorador.
2. Inteligencia. El piloto se ha graduado con excelencia sus estudios de la psicánica y se mantiene al corriente de las actualizaciones y evoluciones de su profesión. Mantiene su certificación al corriente.
3. El piloto asegura que el explorador reciba, antes de cualquier sesión de CDT, el Código del Explorador, la Guía de Sesión y, tanto como sea posible, el Curso del Explorador.
4. Consciencia. El piloto es sensible en sus percepciones de lo que pasa en el explorador. Un buen piloto puede percibir las cargas del explorador.
5. El piloto sigue activamente su propio desarrollo. Un buen piloto dedica atención a su propio procesamiento y desarrollo para crecer su Ser-Amor. Un piloto no podrá procesar bien a un explorador con mayor avance que el piloto mismo. El piloto mantiene sus propias disciplinas de meditación, control de atención, enfoque y concentración. Solo así puede mantener su atención total en el explorador, apagar su mente para leer sus energías y mantenerse en espacio libre de ISH y changa loca. Por ejemplo, un piloto que no está confrontando algo en su propia vida, no podrá llevar al explorador a confrontarlo. Por lo tanto, el poder del piloto está limitado a su trabajo en sí mismo.
6. El piloto es humilde; vive en conciencia que todos los seres humanos son

iguales ante los ojos del Creador. Sabe que “más” y “mejor” (y “menos” y “peor”) son una alucinación de su changa loca. El piloto evita caer en el ego negativo de creerse más o mejor de otros, sentirse superior o invalidar a otros, ni hablar de sus exploradores.

7. Causa-Poder, con intención al propósito en cada momento. El piloto mantiene su intención y atención total en el explorador. Sin esta intención, el procesamiento no procede y solamente se desperdicia el tiempo. Intenciones a “practicar”, ganar dinero o lucirse, son OTRAS INTENCIONES. Sin la intención verdadera de ayudar, no se producen muchos resultados.
8. Control, estabilidad y certeza. El piloto toma responsabilidad total y control de la sesión para liberar al explorador para que éste ponga toda su atención en su procesamiento. El piloto es responsable de aplicar el proceso, grabar la sesión, llevar las secuencias, ciclos y cadenas, controlar la atención del explorador, evitar huachinangos, interrupciones y cuidar el bienestar del explorador. La fuerza y seguridad del piloto es el punto de ancla que libera al explorador para investigar y explorar su UP.
9. El piloto tiene que apoyar al explorador a encontrar la voluntad y confianza de confrontar sus cargas; pero al mismo tiempo, no forzarlo en contra de su voluntad. No domina, presiona o apresura al explorador. El piloto descrea las meta-realidades y meta-resistencias del explorador; no usa fuerza. No debe forzar al explorador por encima de su protesta. La capacidad de distinguir entre apoyo en prestar voluntad y forzar, requiere de consciencia.
10. El piloto mide el gradiente del explorador y aplica los procesos apropiados. (Por ejemplo, si se usa CDTA pero el explorador sigue en mucha resistencia, no le es real la aceptación, que sea el creador y su responsabilidad, o si necesita más fluir; entonces es deber del piloto bajar al gradiente del proceso, hasta CDTB o pura Exp<sup>2</sup> para que el proceso funcione para el explorador).
11. El piloto afluye interés. El piloto está interesado en el explorador. El piloto tiene que afluir interés hacia el explorador. Esto apoya a que el explorador también esté interesado en sí mismo, lo cual es parte del procesamiento. Toda la atención del explorador y del piloto debe estar hacia el explorador y su UP.
12. Un piloto ineficiente es aquel que trata de hacerse INTERESANTE para el

explorador, que trata de enfluir su atención; esto es, trata de lucirse y atraer el interés del explorador hacia él o ella. Eso baja la atención del explorador hacia su UP y es una desviación de la INTENCIÓN del piloto, estropeando el procesamiento. Otro nombre para este fenómeno en un piloto es: ego negativo. El piloto profesional está con su voluntad y consciencia hacia el propósito, no hacia su ego.

13. Atención del explorador. El piloto controla la atención del explorador y la mantiene en su UP, evitando distraer al explorador con plática social, comentarios, consejos, bromas o mostrando sus propias emociones. Esto incluye que el piloto mantenga su atención fuera de su mente, especialmente cuando el explorador hace preguntas.
14. Interés del explorador. El piloto consulta el interés del explorador y no lo fuerza a hacer un proceso en el cual no siente interés. Cuando no hay interés o no hay carga, o cuando hay una carga demasiado grande o bloqueada para ser confrontada en ese momento, se procede a esperar a que ésta llegue a su consciencia e interés. El piloto nunca acepta procesar a una persona que llega enviada o forzada por otra, por lo tanto, sin mucha de su propia voluntad. Sabe que el procesamiento no va a funcionar adecuadamente.
15. El piloto es amor, ergo espacio y transparencia, y nada lo saca de ahí. El piloto:
16. Es Espacio, aceptación total, a cualquier cosa. No tiene opiniones o Rxx.
17. No da lugar a que el explorador se desvíe al tratar de obtener su aprobación o por evitar su desaprobación.
18. Respeta las creaciones y autodeterminación del explorador.
19. Crece la causa y auto-determinación del explorador.

Por lo tanto, el piloto nunca tiene:

20. Opiniones de Bueno<>Malo, Correcto<>Incorrecto.
21. Energía negativa: anti-amor: enojo, ataques, desprecio, etc. Es totalmente imperturbable y no-reactivo al explorador.
22. Programas y exigencias: Debe Ser<>No Debe Ser; Debe Hacer<>No Debe Hacer.
23. Apegos o adicciones en cuanto a la CDT o al explorador.
24. Espejos, resistencias o aversiones. El piloto procesa sus espejos y Rxx hacia el explorador antes de la primera sesión o después de cada sesión

en que tome consciencia de alguno.

25. Evaluaciones de cualquier cosa relevante al explorador. No aprueba y no invalida.
26. Premios ni castigos hacia el explorador.
27. Significaciones e interpretaciones. Nunca le dice al explorador lo que significa algo en la existencia del explorador.
28. Consejos para el explorador. Solo presenta opciones y posibles consecuencias.
29. Simpatía o lástima. Da su compasión sin engancharse en el drama del explorador.
30. Desacuerdo por realidades y valores.
31. Ego negativo. El ego de crear que uno es más o mejor de otros, por lo tanto, invalidarlos para “bajarlos” y “subir” a uno mismo.
32. El piloto NUNCA invalida al explorador, a sus realidades o a sus ganancias, ya sea de palabra o de cualquier otra manera. Nunca etiqueta lo que sea, “bueno” o “malo”. No usa energía ni afinidades negativas hacia sus exploradores (enojo, desprecio, etc.). Nunca amenaza, ataca, castiga o premia a un explorador.
33. El piloto siempre da acuerdo por la validez de las realidades del explorador. El piloto nunca está en desacuerdo con la validez de las realidades del explorador. Puede usar preguntas para conducir al explorador a examinar sus realidades de veracidad o utilidad, y así pilotarlo a resignificarlas por su propia cuenta. Un desacuerdo a sus realidades puede causar que el explorador tenga menos confianza en su capacidad de percibir, entender, determinar y decidir. También, todo eso puede conducir a un juego de egos entre el piloto y el explorador: a ver quién tiene la razón o quién es el bueno y quién el malo, en vez de buscar el aumentar la autodeterminación, percepción, consciencia y causa.
34. El piloto permanece consciente del intento de engraciarse (buscar agrandar u obtener aprobación). Se manifiesta en comportamientos del explorador o del piloto de ganarse al otro comprándole regalos, haciéndole favores, etc., con tal que el piloto no sea duro, firme, ni le haga confrontar, o que le de simpatía o lástima en el procesamiento.
35. Muchos exploradores están en la búsqueda para obtener aprobación (amor) y evitar desaprobación (anti-amor). Es común que un explorador diga cosas o actúe para buscar aprobación; le trate de caer bien al piloto. Igualmente, puede esconder sus verdades para así evitar la

desaprobación; que el piloto piense mal del explorador. Las dos situaciones distorsionan la CDT y reducen sus resultados.

36. El piloto no da consejos al explorador. Cuando un explorador sigue los consejos del piloto y no le producen el resultado deseado, el explorador puede responsabilizar y/o culpar al piloto de sus fracasos. Además, un piloto no sabe qué debe o no debe hacer otra persona; ningún ser tiene esa sabiduría para otro ser. El piloto sabio evita ponerse en esa situación.
37. El piloto nunca da lástima o simpatía al explorador. Esto es darle energía positiva por cosas negativas y solo sirve para reforzar víctima y justificar fallas y fracasos. El piloto es comprensión y compasión de la situación y del sentir del explorador sin dar lástima, ya que ésta debilita al explorador.
38. El piloto no evalúa y no alimenta cogniciones al explorador. Deja que el explorador llegue a sus conclusiones y al entendimiento por sí mismo. Cogniciones pierden impacto y realidad si vienen del piloto.
39. El piloto nunca debe volver al explorador dependiente de él o ella de cualquier manera: sobreprotección, opiniones, consejos sobre lo que debe de hacer, cómo manejar su vida, resolver problemas, etc. El piloto busca aumentar la causa y la responsabilidad de sus exploradores.
40. Por las Leyes de Polaridad, el piloto sabe evitar el tratar de ser “positivo”, sabiendo que un polo crea al otro. No elogia, alaba, aprueba o desaprueba (excepto para decir al explorador que hizo algo bien en la aplicación de CDT cuando sí lo ha hecho correctamente). El piloto gradualmente entrena y transfiere la causa y el control de su UP a su explorador.
41. En un ambiente de evaluación (aprobación<>desaprobación), el explorador comienza a buscar complacer al piloto o evitar su desaprobación en vez de manejar su UP. Todo eso pone al explorador en la búsqueda de causar un efecto en el piloto, en vez de en su UP.
42. Si se siente evaluado, el explorador, consciente o inconscientemente, comienza a cuidar lo que dice o hace. Su atención ya está distraída del piloto y de la comunicación, y afuera de su UP. Se siente, consciente o inconscientemente, que tiene que protegerse o defenderse. Ya no se siente seguro en el espacio de la sesión, y no puede comunicar libremente con su piloto.
43. Alabar al explorador crea un ambiente de juicio y aunque una vez resulta como “bueno”, el explorador está consciente que la próxima vez puede ser “malo”. También, fomenta engraciarse.

44. Un patrón de alabanza constante luego pierde todo significado; y cuando el piloto tiene un patrón de alabar, cada vez que no lo hace, el explorador puede sentirse invalidado. Si el piloto alaba a los exploradores, especialmente a los inseguros de sí mismos, comenzarán a buscar qué hacer o decir para recibir aprobación en lugar de buscar la verdad.
45. El explorador puede tratar, consciente o inconscientemente, de cumplir las expectativas del piloto. El piloto no debe decirle al explorador qué buscar o qué debe esperar encontrar, porque el explorador lo creará.
46. El piloto nunca mezcla otras corrientes o técnicas con la psicánica. Está comprobado que mezclar corrientes confunde a los exploradores y casi siempre disminuye la efectividad y eficiencia de la tecnología psicánica. Esta regla es irrelevante a si otras corrientes funcionan o no por sí mismas: mezcladas con la psicánica, la estropean. El piloto siempre puede sugerir que la oficina central de pilotaje examine una técnica para ver si vale la pena ser incluida en la psicánica.
47. Todo lo mencionado previamente pone al explorador al efecto del piloto y obstaculiza la CDT. El piloto tiene que ser un pilar: sin opiniones, imperturbable y no influenciado por lo que hacen o dicen los exploradores. Nunca muestra sorpresa o reacción alguna al explorador. No tiene opiniones o evaluaciones, juicios, invalidaciones, aprobaciones, significaciones, interpretaciones o determinaciones de realidad.
48. Cumplir todo lo previamente mencionado requiere mucha CONSCIENCIA por parte del piloto, ya que inclusive un comentario supuestamente neutral puede ser interpretado como evaluación por parte de un explorador. Tan solo un ademán, una mueca, levantar una ceja, un movimiento en la silla en el momento de una "confesión" puede ser interpretado como una invalidación, una aprobación o un juicio.
49. El piloto mantiene una relación profesional con el explorador. Se prohíbe al piloto pedir ayuda, favores, dinero o cosas prestadas a un explorador. El piloto no se presta a hacer o causar cosas para el explorador y no acepta regalos significativos del explorador. El piloto no comienza ningún otro tipo de relación incluyendo comercial (negocios o empleo) o afectiva (pareja) con un explorador mientras sea su explorador. Esto se aplica especialmente a relaciones sexuales.
50. El piloto cumple todos los ciclos de existencia y de acción en la CDT y la comunicación. Entiende lo que es el Mal Control y las consecuencias de esto.

51. El piloto cumple la Ley de la Alta Energía. No deja al explorador en un punto de fracaso, duda o incompreensión. El piloto es responsable de terminar la sesión en un momento apropiado de alta energía, y no dejar al explorador salir en una no-confrontación de una realidad por ser de carga grande, vergüenza o dolor. En los casos donde es imposible acabar una carga, el piloto tiene que indicar CPA (Carga Pasada por Alto) al explorador y explicarle las ramificaciones de esto, y ofrecerle otra sesión a la mayor brevedad para acabar la carga.
52. El piloto es íntegro: es honesto y cumple su palabra. Discusiones sobre acuerdos no escritos con el explorador se resuelvan a favor del explorador.
53. El piloto no acepta ayudar a procesar a cualquier persona a quien él o ella no crea que pueda apoyar. El piloto regresa al menos la mitad de sus honorarios por una sesión o programa si el explorador queda insatisfecho.
54. No se debe cambiar de piloto a menudo. El piloto y el explorador forman un equipo que se conoce y se coordina. Lleva tiempo para que un explorador llegue a confiar en un piloto y en su espacio. Lleva tiempo para que el piloto conozca el proceso y la capacidad del explorador. Cambios frecuentes de piloto son contra-productivos al procesamiento.
55. El piloto mantiene confidencialidad total acerca de lo que le dice su explorador. La bitácora es propiedad del explorador. El piloto siempre graba la verdad y toda la verdad en la bitácora, excepto si el explorador no quiere cierto material grabado, no se graba. El piloto no usa información acerca de, o proveniente del explorador para intereses o ganancias personales sin conocimiento y permiso del explorador.
56. El piloto cuida la energía de su explorador. Lo procesa solamente cuando está en buena energía: cuando el explorador ha tenido suficiente descanso y ha comido. No desperdicia su TE tratando de procesar una persona si está borracha o drogada. Si no puede óptimamente confrontar y manejar sus cargas, la CDT es inefectiva y pierden tanto el explorador como el piloto. El piloto sigue las leyes de la energía y de la comunicación, sabiendo que de no hacerlo, bajará la efectividad del procesamiento.
57. El piloto cumple su palabra y sus citas con el explorador. Llegar tarde o romper una cita muestra que el piloto no tiene causa e integridad, y que el explorador no es importante. Se destruye la confianza del explorador en el piloto. Los estándares de puntualidad y consecuencias están publicados en el Código del Explorador. Un explorador que llega tarde o no cumple

una cita es responsable de pagar la cita entera. Un piloto que llega tarde debe pagar el doble del tiempo tarde gratis al explorador. Si no cumple la cita, debe esa cita y otra gratis al explorador.

58. El piloto reconoce que una sola violación de este Código es suficiente para suspender su Certificación. Una violación mayor, incluyendo mezclar otras corrientes, o tres quejas de clientes de violaciones menores son suficientes para terminar su Certificación y requerir un re-entrenamiento.

Derechos reservados Thomas Michael Powell • Organización Psíquica •  
[www.psicamica.org](http://www.psicamica.org)