



CHILE

**DIRECCIÓN GENERAL
DE AERONÁUTICA CIVIL**

DAR 08

**REGLAMENTO DE
AERONAVEGABILIDAD**

LA PRIMERA EDICIÓN DEL DAR 08 FUE APROBADA POR DECRETO SUPREMO N° 270 DEL 12 DE ABRIL DE 1996 Y PUBLICADA EN EL DIARIO OFICIAL N° 35.536 DEL 07 DE AGOSTO DE 1996.

POR DECRETO SUPREMO N° 67 DEL 06 DE MAYO DE 2003 PUBLICADO EN EL DIARIO OFICIAL N° 37.641 DEL 22 DE AGOSTO DE 2003 SE EFECTÚA LA PRIMERA ENMIENDA AL DAR 08, ELIMINANDO EL PÁRRAFO 2.1.6 POR LA DICTACIÓN DEL DAR PARTE 31.

POR DECRETO SUPREMO N° 53 DEL 17 DE MARZO DEL 2004 PUBLICADO EN EL DIARIO OFICIAL N° 37.900 DEL 03 DE JULIO DEL 2004 SE APRUEBA LA SEGUNDA ENMIENDA DEL REGLAMENTO DE AERONAVEGABILIDAD.

POR DECRETO SUPREMO N° 43 DEL 29 DE MARZO DEL 2010 PUBLICADO EN EL DIARIO OFICIAL N° 39.833 DEL 13 DE DICIEMBRE DEL 2010 SE APRUEBA LA TERCERA ENMIENDA DEL REGLAMENTO DE AERONAVEGABILIDAD INCORPORANDO EL SIGUIENTE PÁRRAFO EN EL CAPÍTULO 2: "2.12.4: CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDAD ESPECIAL EN LA CATEGORÍA DEPORTIVA LIGERA (LSA)."

POR DECRETO SUPREMO N°125 DEL 02 DE MARZO DE 2022 PUBLICADO EN EL DIARIO OFICIAL N°43.262 DEL 26 DE MAYO DE 2022 SE APRUEBA LA CUARTA ENMIENDA DEL REGLAMENTO DE AERONAVEGABILIDAD MODIFICANDO LA VIGENCIA DE LOS CERTIFICADOS DE AERONAVEGABILIDAD.

ÍNDICE

PREÁMBULO

CAPÍTULO 1 DEFINICIONES

CAPÍTULO 2 AERONAVEGABILIDAD

- 2.1 Especificaciones Nacionales de Aeronavegabilidad
- 2.3 Certificado de Tipo.
- 2.4 Certificado de Tipo Suplementario
- 2.5 Certificados de Aeronavegabilidad
- 2.6 Estado actual de Aeronavegabilidad
- 2.7 Obligación que la aeronave posea un Certificado de Aeronavegabilidad
- 2.8 Condiciones que deberá cumplir una aeronave para ser considerada aeronavegable.
- 2.9 Cumplimiento de las Modificaciones e Inspecciones Mandatorias.
- 2.10 Alteraciones y Reparaciones.
- 2.11 Otorgamiento de Certificados de Aeronavegabilidad.
- 2.12 Clasificación de los Certificados de Aeronavegabilidad.
- 2.13 Enmiendas o Modificaciones.
- 2.14 Transferencia.
- 2.15 Vigencia de un Certificado de Aeronavegabilidad.
- 2.16 Requisitos para obtener Certificados de Aeronavegabilidad.
- 2.17 Certificado de Aeronavegabilidad Especial para aeronaves Categoría restringida.
- 2.18 Certificados de Aeronavegabilidad Múltiples.
- 2.19 Certificados de Aeronavegabilidad Experimentales.
- 2.20 Certificados de Aeronavegabilidad Especial Categoría Experimental.
- 2.21 Certificado de Aeronavegabilidad Especial Categoría Experimental para aeronaves utilizadas en estudios de mercado, demostraciones para ventas y entrenamientos de tripulaciones del comprador.
- 2.22 Permisos Especiales de Vuelo.
- 2.23 Renovación de Certificados de Aeronavegabilidad.

CAPÍTULO 3 MANTENIMIENTO DE LA AERONAVEGABILIDAD

- 3.1 Mantenimiento de Aeronaves.
- 3.2 Inspecciones.
- 3.3 Registros de Mantenimiento
- 3.4 Centros de Mantenimientos (CMA)

CAPÍTULO 4 CONTROL DE MANTENIMIENTO DE LA AERONAVEGABILIDAD

- 4.1 Control efectuado por la Autoridad Aeronáutica
- 4.2 Inspecciones por Certificación.
- 4.3 Inspecciones Programadas e Imprevistas.
- 4.4 Responsabilidad del mantenimiento.

PREÁMBULO

En conformidad a lo dispuesto en la Ley 18.916 que aprobó el Código Aeronáutico y a la Ley 16.752, Orgánica de la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC), corresponde a esta entidad determinar las condiciones de aeronavegabilidad de las aeronaves matriculadas en Chile y de aquellas extranjeras que operen en el país, razón por la cual ninguna aeronave podrá ser autorizada para su operación, si no cuenta con un Certificado de Aeronavegabilidad otorgado o reconocido por la Dirección General de Aeronáutica Civil.

Las normas de aeronavegabilidad y certificación de aeronaves consignadas en el Anexo 8 al Convenio de Chicago, han sido aplicadas por nuestro país en cumplimiento con las disposiciones del mencionado Convenio y además la DGAC ha permanecido atenta a los cambios producto del avance de la tecnología aeronáutica y a la necesidad de mantener una uniformidad con la normativa internacional de aeronavegabilidad, manifestando su posición a través de Procedimientos, Resoluciones y Circulares, derivadas tanto de las disposiciones de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), como de los Reglamentos de la Administración Aeronáutica Federal (FAA) de los Estados Unidos de Norteamérica y de las autoridades de Aviación Conjunta de la Comunidad Europea (JAA), lo que le ha permitido mantenerse actualizada con los avances en la Navegación Aérea.

El presente Reglamento define las clases, tipos, características, condiciones de otorgamiento y validez de los Certificados de Tipo y Aeronavegabilidad, como también los plazos de renovación, caducidad, convalidación y otros requisitos de tales certificados. Se establecen asimismo, condiciones para el funcionamiento de Entidades Técnicas Aeronáuticas (ETEAS) y el control del mantenimiento de aeronaves.

Esta normativa será complementada por disposiciones específicas, que por su naturaleza puedan ser objeto de cambios permanentes, las que se incorporarán en los Procedimientos de los Reglamentos Aeronáuticos (DAP) que emite la DGAC para facilitar la interpretación y aplicación de este Reglamento.

CAPÍTULO 1 DEFINICIONES

1.1 En este Reglamento los términos y expresiones que se indican tendrán el siguiente significado:

Actuación humana

Capacidades y limitaciones humanas que repercuten en la seguridad y eficiencia de las operaciones aeronáuticas.

Aeronave:

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

Aeronave certificada:

Aeronave civil o de Estado, la cual está en posesión de un Certificado de Aeronavegabilidad vigente otorgado por la autoridad aeronáutica correspondiente, sea ésta nacional o extranjera y sin perjuicio de lo dispuesto en el Art. 52 del Código Aeronáutico.

Aeronavegabilidad:

Característica o condiciones que deben reunir las aeronaves para realizar en forma segura y satisfactoria los vuelos o maniobras para las que han sido autorizadas. Aptitud técnica para el vuelo y/o para una clase de vuelo determinado.

Alteración:

Es cualquier cambio apreciable en el diseño aprobado de la célula de una aeronave, motor de aeronave, hélice y componentes.

Alteración mayor:

Alteración no establecida en las especificaciones del producto aeronáutico y que:

- a) Tiene un efecto apreciable en el peso, posición límites del centro de gravedad, resistencia estructural, performance, operación del grupo motopropulsor, características de vuelo y cualquier otra cualidad que afecte la aeronavegabilidad, o
- b) No es efectuada de acuerdo a prácticas aceptadas o que no puede ejecutarse por medio de operaciones elementales.

Alteración mayor de célula:

Cambios al diseño básico o a la configuración de la aeronave. Alteraciones de las siguientes partes y/o de los siguientes tipos constituyen alteraciones mayores cuando no estén incluidas en las Hojas de Especificaciones del Certificado de Tipo de la Aeronave:

- a) Alas,
- b) Empenaje,
- c) Fuselaje,
- d) Bancada de motores,
- e) Sistema de control de vuelo,

- f) Tren de aterrizaje,
- g) Cascos o flotadores,
- h) Componentes estructurales, incluyendo largueros, pieles, costillas, mamparos, herrajes, amarras, soportes, amortiguadores, tirantes, capotas, carenados, contrapesos de balance, etc.,
- i) Acondicionamientos exteriores, permanentes o removibles, que pueden influir en las características aerodinámicas o la operación de la aeronave, incluyendo estanques, equipos de trabajo, etc.,
- j) Acondicionamientos interiores, permanentes o removibles, que puedan tener efecto apreciable en la seguridad de los ocupantes o en la operación de la aeronave, incluyendo asientos, literas, camillas, cinturones y arneses de seguridad, muebles, compartimientos, repisas, estanques, contenedores, equipamiento adicional, sujeciones de carga, etc.,
- k) Sistema actuadores y de control, sus componentes y sistemas asociados,
- l) Palas de rotores,
- m) Cambios del peso vacío o balance, que resulten en un aumento del peso máximo certificado o variación de los límites del centro de gravedad de la aeronave,
- n) Cambios en el diseño básico de los sistemas de propulsión, combustible, lubricación, refrigeración, presurización de cabina, eléctrico, hidráulico, antihielo u otros sistemas,
- ñ) Cambios a las alas o en otras superficies aerodinámicas, fijas o móviles, que puedan afectar las características de vibración y flutter.

Alteración mayor de motores:

Se considerarán alteraciones mayores cuando no estén incluidas en las Hojas de Especificaciones del Certificado de Tipo del Motor:

- a) Conversión de un motor de un modelo aprobado a otro, incluyendo cualquier cambio en la razón de compresión, en la caja reductora de la hélice, en la razón de engranajes de los impulsores, o la sustitución de partes mayores que requieran modificaciones considerables y ensayos del motor.
- b) La sustitución de partes estructurales del motor por otras diferentes, no suministradas por el fabricante o partes no específicamente aprobadas por la Autoridad Aeronáutica.
- c) Instalación de un accesorio que no está aprobado para el motor.
- d) Remover accesorios que estén listados como equipo requerido, en las Hojas de Especificaciones del motor.
- e) Instalación de partes estructurales distintas al tipo de partes aprobadas para su instalación.
- f) Cualquier tipo de conversión hecha con el propósito de usar combustible distinto al especificado para el motor.

Alteración mayor de hélices:

Las siguientes se considerarán alteraciones mayores cuando no estén incluidas en las Hojas de Especificaciones del Certificado de Tipo de hélice:

- a) Cambios al diseño de la pala.
- b) Cambio en el diseño del cubo.
- c) Cambios en el gobernador o del sistema de control.
- d) Instalación de un gobernador o sistema de bandera.
- e) Instalación de un sistema antihielo.
- f) Instalación de partes no aprobadas para la hélice.

Alteración mayor de componentes:

Cambios al diseño básico del accesorio, que sean efectuados sin seguir recomendaciones del fabricante o según instrucciones expresas de una Directiva de Aeronavegabilidad.

En el caso de equipos de comunicaciones y navegación aprobados bajo Certificación de Tipo, u Orden Técnica Estándar, cualquier cambio en el diseño básico que afecte la estabilidad de frecuencias, niveles de ruido, sensibilidad, selectividad, distorsión, radiación parásita, características de control automático del volumen (AVC) y en general cualquier cambio que tenga algún efecto en la performance de estos equipos.

Alteración menor:

Toda alteración que no es mayor.

Aprobado (a, os, as):

Certificado o aceptado por la Autoridad Aeronáutica correspondiente por ser idóneo para un fin determinado.

Autoridad aeronáutica:

Dirección General de Aeronáutica Civil, (DGAC).

Autoridad aeronáutica extranjera:

Autoridad de un Estado miembro de la OACI que entre otras funciones, efectúa la certificación y fiscalización de la aeronavegabilidad de las aeronaves.

Avión:

Aeronave más pesada que el aire, propulsada mecánicamente, que debe su sustentación en vuelo principalmente a reacciones aerodinámicas ejercidas sobre superficies que permanecen fijas en determinadas condiciones de vuelo.

Avión pequeño (Avión Tipo I)

Avión cuyo peso máximo de despegue certificado es igual o inferior a 5 700 Kg. o 12 500 lbs.

Avión grande (Avión Tipo II)

Avión cuyo peso máximo de despegue certificado es superior a 5 700 kgs o 12 500 lbs.

Avión Tipo II :

Avión cuyo peso máximo de despegue es superior a 5700 Kg. (12500 lb.)

Avión Tipo I :

Avión cuyo peso máximo de despegue es inferior a 5700 Kg. (12500 lb.)

Aviónica:

Expresión que designa todo dispositivo electrónico y su parte eléctrica utilizado a bordo de las aeronaves. Incluye las instalaciones de radio, los mandos de vuelo automáticos y los sistemas de instrumentos.

Bitácora de mantenimiento:

Documento que acompaña al producto Clase I (Productos aeronáuticos) durante su vida útil, el que es iniciado por el fabricante y mantenida por la empresa aérea mediante el registro con fecha de las horas/ciclos de operación, las inspecciones de mantenimiento, alteraciones, reparaciones, cumplimiento de modificaciones e inspecciones mandatorias.

Bitácora de vuelo (FLIGHT LOG):

Documento en el cual se registran los datos de la aeronave relacionados con los vuelos, discrepancias técnicas o de funcionamiento, acciones técnicas ejecutadas para la vuelta al servicio y observaciones del vuelo.

Categoría:

Cuando el término se emplea con referencia a la certificación de aeronaves, significa un grupo de aeronaves en base a su utilización o limitaciones de operación, los ejemplos incluyen Categorías: Transporte, Normal, Utilitaria, Acrobática, Limitada, Restringida, Commuter, Experimental, Globos libre tripulados.

Célula:

Cualquier clase de fuselaje, boom, nácelas, capotas, empenajes, superficies aerodinámicas fijas y/o móviles, carenados, tren de aterrizaje y todas las partes, accesorios o controles de cualquier descripción que pertenezca a una aeronave, pero que no incluye motores de aeronaves o hélices.

Centro de mantenimiento aeronáutico (CMA):

Organismo técnico nacional aprobado o reconocido por la DGAC para efectuar trabajos de mantenimiento, alteraciones, reparaciones o modificaciones de productos aeronáuticos, sus componentes o partes.

Certificado de aprobación de CMA:

Documento mediante el cual la autoridad aeronáutica certifica que un CMA cumple con todos los requisitos técnicos y administrativos establecidos en la Reglamentación para efectuar trabajos técnicos aeronáuticos en aeronaves chilenas o en sus componentes con las habilitaciones y limitaciones establecidas en el mismo.

Certificado de aeronavegabilidad:

Es el documento que identifica técnicamente la aeronave e indica el tipo de habilitación de la misma para su utilización, una vez efectuadas las correspondientes pruebas e inspecciones en vuelo y en tierra.

Certificado de producción:

Documento mediante el cual la Autoridad Aeronáutica competente, acredita que a la fecha de su otorgamiento la persona titular de un Certificado Tipo o Certificado Tipo Suplementario para un producto aeronáutico, está apta para duplicar y fabricar en serie dicho producto, por haber aprobado su sistema de producción.

Certificado de tipo:

Documento otorgado por la autoridad aeronáutica de un Estado para definir el diseño de un tipo de producto Clase I (productos aeronáuticos), aeronave, motor o hélice y certificar que dicho diseño satisface los requisitos pertinentes de aeronavegabilidad del dicho Estado.

Certificar la vuelta al servicio (visto bueno de mantenimiento):

Certificar en forma escrita que la aeronave o componente se ajusta a los requisitos de aeronavegabilidad vigentes, después de completado el mantenimiento o algún trabajo técnico aeronáutico y que está en condiciones de operar con seguridad.

Componente:

Parte unitaria e integrante de un producto aeronáutico. Cualquier instrumento, mecanismo, equipo, parte, aparato o dispositivo, incluyendo equipo de comunicaciones que es usado o se desea usar en operación o control de la aeronave en vuelo, que es instalado o unido a una aeronave y que no es estructura, motor o hélice.

Conformidad de mantenimiento:

Certificar que todos los trabajos de inspección y mantenimiento se han completado satisfactoriamente, de acuerdo con los métodos prescritos por normas y procedimientos aprobados y del Manual de Mantenimiento correspondiente.

Convalidar:

Acto por el cual la DGAC reconoce como válidos en Chile, Certificados, Licencias o Habilitaciones otorgados por la autoridad aeronáutica de otro Estado.

Declaración de conformidad de mantenimiento:

Documento que certifica que los trabajos de mantenimiento a los que se refiere han sido efectuados de manera satisfactoria, de conformidad con los datos aprobados y los procedimientos descritos en el manual de procedimientos del organismo de mantenimiento.

Directivas de aeronavegabilidad (DA):

Documento de carácter técnico de cumplimiento obligatorio que establecen inspecciones, modificaciones, reemplazo o limitaciones operacionales específicas a producto Clase I (Productos Aeronáuticos), en el cual existe una condición insegura y que ésta podría desarrollarse o existir en otros productos del mismo diseño de tipo producto Clase I (Productos Aeronáuticos).

Estado de diseño:

Estado que tiene jurisdicción sobre la entidad responsable del diseño de tipo.

Estado de fabricación:

Estado que tiene jurisdicción sobre la entidad responsable del montaje final de la aeronave.

Estado de matrícula:

Estado en el cual está matriculada la aeronave.

Explotador:

Persona natural o jurídica que utiliza la aeronave por cuenta propia con o sin fines de lucro, conservando la dirección técnica de ésta. Se presume explotador al propietario de la aeronave.

Fabricante:

Significa el titular de una aprobación de producción otorgada por la Autoridad Aeronáutica, sea ésta un Certificado de Producción (PC), Aprobación de Fabricante de Partes (PMA), Aprobación de Orden Técnica Estándar (TSOA) o Fabricación bajo Certificado de Tipo solamente.

Gironave:

Aeronave propulsada mecánicamente, que se mantiene en vuelo en virtud de la reacción del aire sobre uno o más rotores.

Gironave categoría normal:

Giroavión cuyo peso máximo de despegue (PDM) es menor o igual a 3.180 kgs o 7.000 lbs. y posee 9 o menos asientos de pasajeros.

Gironave categoría transporte:

Giroavión cuyo peso máximo de despegue (PDM) es superior a los 3 180 kgs. o 7 000 lbs. y o posee 10 o más asientos de pasajeros.

Hélice:

Mecanismo usado para propulsar una aeronave, que tiene palas montadas a un eje, el cual cuando rota produce por su acción en el aire un empuje paralelo al eje longitudinal del avión. También incluye los componentes para su control, los que normalmente provienen del mismo fabricante de la hélice.

Helicóptero:

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

Inspección anual:

Inspección periódica que incluye una revisión de 100 horas o similar según el mantenimiento aprobado por la Autoridad Aeronáutica para esa aeronave, que debe efectuarse cada 12 meses o 100 horas; lo que se cumpla primero; para que la aeronave mantenga su estado de aeronavegabilidad.

Inspección progresiva:

Inspección completa a la aeronave dentro de cada período de 12 meses calendarios y que debe ser compatible con las recomendaciones del fabricante, la experiencia de servicio y con el tipo de operación en la que se emplea la aeronave. El programa de inspección progresiva debe garantizar que la aeronave en todo momento estará aeronavegable y que se ajustará a todas las especificaciones correspondientes, hoja de especificaciones del certificado tipo, Modificación e Inspecciones Mandatorias y otra información aprobada por la DGAC.

Inspector de aeronavegabilidad:

Funcionario de la DGAC que fiscaliza el cumplimiento de las leyes, reglamentos, normas y disposiciones relativas a aeronavegabilidad.

Inspector zonal de aeronavegabilidad:

Inspector de Aeronavegabilidad destacado en una zona geográfica determinada para cumplir las funciones que le competen.

Mantenimiento:

Toda revisión, reparación, revisión general (Overhaul), preservación, prueba o reemplazo de partes en un producto aeronáutico, componente con el objeto de conservar o restituir sus condiciones de aeronavegabilidad.

Manual de procedimientos de mantenimiento (MPM):

Documento aceptable para la DGAC, mediante el cual el CMA presenta su organización con las atribuciones y funciones directivas, el ámbito de sus trabajos, una descripción de sus instalaciones y equipamientos, sus procedimientos de mantenimiento y los sistemas de control o garantía de calidad o inspección.

Modificaciones e inspecciones mandatorias:

Modificaciones o inspecciones de carácter mandatorio a un producto aeronáutico, componente, para el cual existe una condición de inseguridad que puede también existir o desarrollarse en otros elementos del mismo diseño de tipo (Directivas de Aeronavegabilidad DA, Airworthiness Directives AD, etc.), dispuestas por la DGAC o la Autoridad Aeronáutica extranjera del país emisor del certificado de tipo bajo el cual se emite un certificado de aeronavegabilidad para la aeronave.

Motor de aeronave:

Fuente de poder empleada para propulsar la aeronave, e incluye todos los componentes que le son propios, sin incluir la hélice.

Personal autorizado:

Todo aquel personal que posee Licencia de Mantenimiento otorgada por la DGAC, conforme al Reglamento de Licencias al personal aeronáutico, para ejercer una función específica.

Peso máximo de despegue (PMD):

El aprobado para la aeronave, en conformidad a su Certificado de Tipo.

Principios relativos a factores humanos:

Principios que se aplican al diseño, certificación, instrucción, operaciones y mantenimiento aeronáutico y cuyo objeto consiste en establecer una interfaz segura entre los componentes humanos y otro tipo de sistema mediante la debida consideración de la actuación humana.

Producción bajo certificado de tipo solo:

Autorización de la DGAC para la fabricación de productos aeronáuticos a personas titulares de Certificado de Tipo o Certificado Tipo Suplementario después de aprobarse un sistema de inspección de producción que asegure que cada elemento está conforme con su diseño tipo y en condiciones de operación segura. Para cada producto fabricado debe emitirse una Declaración de Conformidad que atestigüe que el elemento está conforme con su Certificado Tipo.

Producto Clase I (productos aeronáuticos):

Es toda aeronave, motor o hélice de aeronave.

Producto Clase II:

Es un componente mayor de un producto Clase I, tal como las alas, fuselaje, conjunto de empenaje, trenes de aterrizaje, transmisiones de potencia, superficie de control y otros, cuya falla podría afectar la seguridad del producto Clase I (Productos Aeronáuticos); o alguna parte, material o componente, aprobado y fabricado bajo el sistema Technical Standard Order (TSO).

Producto Clase III:

Es alguna parte o componente menor que no es producto Clase I o Clase II, e incluye partes estándares, tales como los designados bajo las siglas AN, NAS, SAE y otros.

Reconstruir:

Desarmar, limpiar, inspeccionar, revisar, reparar y ensayar, una aeronave, célula, motor de aeronave, hélice, y accesorio con las mismas tolerancias y límites que un ítem nuevo, de acuerdo a planos y especificaciones del fabricante, usando partes nuevas o usadas que estén conformes a las tolerancias y límites de partes nuevas o aprobadas con dimensiones de sobre medida o baja medida.

Registros de mantenimiento:

Documento por cada producto Clase I (Producto Aeronáutico) o componente que todo explotador debe mantener o hacer mantener actualizados, conservarlos en su poder y traspararlo con la propiedad de ésta.

Reparación:

Cualquier trabajo técnico aeronáutico, que no sea de mantención rutinaria, necesaria para restaurar las condiciones para la operación segura de una aeronave, motor de aeronave, hélice, y accesorio, incluyendo el refuerzo o reemplazo de partes dañadas o deterioradas.

Reparación mayor:

- a) Una reparación que si no es hecha correctamente podría afectar la resistencia estructural, la performance, las características de vuelo, la operación del motor y cualquier otra cualidad que afecte la aeronavegabilidad.
- b) Una reparación que se ha hecho de acuerdo a prácticas no documentadas por el fabricante y que no puede ser aquilatada por métodos corrientes.

Reparación mayor de células:

Son las reparaciones del tipo: refuerzo, empalmes y construcción de componentes estructurales primarios, o su reemplazo, empleando la remachado, soldadura u otras técnicas y reparaciones que afecten a las partes de la célula como se indican:

- a) Ala y superficie de control;
- b) Larguerillos;
- c) Vigas de ala;
- d) Quillas y componentes de cascos de hidroaviones o flotadores;
- e) Componentes en compresión en alas o empenaje;
- f) Costillas principales de alas y miembros en compresión;
- g) Montantes de alas o empenaje;

- h) Planos estabilizadores o de control;
- j) Bancadas de motores;
- j) Largueros de fuselaje;
- k) Componentes estructurales, laterales y horizontales o mamparos de fuselajes y nacelas;
- l) Soportes de asientos y sus sujeciones;
- m) Montantes de trenes de aterrizaje;
- n) Ejes;
- o) Ruedas;
- p) Esquí y montantes de esquí;
- q) Partes del sistema de control, tales como la columna, pedales, ejes, cazoletas y cuernos (horns);
- r) Reparaciones que involucren sustitución de materiales;
- s) La reparación de áreas dañadas de la piel, cuya extensión exceda a 15 centímetros (6 pulgadas), en cualquier dirección;
- t) Reparación de la piel haciendo uniones adicionales;
- u) Empalmes de láminas de piel;
- v) Reparaciones de tres o más costillas adyacentes de alas, superficies de control o de bordes de ataque de alas o superficie de control entre tales costillas adyacentes;
- w) Reparación en recubrimiento de tela que requiera cubrir un área superior a la de dos costillas adyacentes;
- x) Reemplazo de la tela en componentes tales como alas, fuselaje, estabilizadores y superficie de control; e
- y) Reparaciones de estanques de combustible o aceite.

Reparación mayor de motores:

- a) La separación o desarme del cárter o cigüeñal de un motor recíproco equipado con un sobrealimentador integral.
- b) La separación o desarme del cárter o cigüeñal de un motor recíproco equipado con un mecanismo reductor para la hélice,
- c) Reparaciones a partes estructurales y componentes del motor que incluyan trabajos de soldaduras, galvanoplastia, metalizado u otros métodos.

Reparación mayor de componentes:

Reparaciones que requieran trabajos complejos que incluyan el uso de técnicas, herramientas especiales y equipos de prueba disponibles sólo en los talleres de reparaciones de componentes. Estas reparaciones mayores incluyen lo siguiente:

- a) Calibración y reparación de instrumentos;
- b) Calibración de equipos electrónicos;
- c) Reembobinado de campos de componentes eléctricos;
- d) Desarme completo de válvulas hidráulicas complejas, y

e) Revisión general (overhaul) de componentes.

Reparación mayor de hélices:

Son los siguientes tipos de reparaciones a una hélice:

- a) Reparación, o maquinado de cubo;
- b) Acortar palas;
- c) Reparaciones en las puntas de las palas de hélices de madera;
- d) Reemplazo de las láminas metálicas externas en hélices de madera de paso fijo;
- e) Reparación de perforaciones deformadas en los cubos de hélices;
- f) Todas las reparaciones para ajustar el alineamiento o paso de las palas;
- g) Reparación de gobernadores de hélices;
- h) Revisión general (Overhaul) de hélices de paso variable;
- i) Reparaciones para corregir abolladuras, cortes, hendiduras, melladuras, etc. y enderezamiento de palas;
- j) Reparaciones o reemplazos de elementos internos de las palas o cubo.

Reparación menor:

Es cualquier reparación distinta a una reparación mayor.

Representante técnico:

Persona natural, titular de una licencia de mantenimiento aeronáutico vigente, del más alto nivel de decisión técnica propuesto por un CMA o empresa aérea, que asegurará ante la DGAC que los trabajos técnicos aeronáuticos autorizados se efectúan de acuerdo a las normas aeronáuticas, a los procedimientos establecidos en el MPM y de acuerdo a las instrucciones vigentes de los fabricantes de los productos aeronáuticos o servicios especializados autorizados por la DGAC.

Revisión general Overhaul :

Desarme, limpieza, inspección, revisión, reparación y ensayo de una aeronave, célula de aeronave, motor de aeronave, hélice, componente o accesorio, usando métodos, técnicas y prácticas aceptables para la DGAC de acuerdo con datos técnicos aprobados o aceptables para ésta, (Manuales del fabricante), desarrollados y documentados por titulares de certificado de tipo, certificado tipo suplementarios o de aprobaciones de fabricación de partes.

Tiempo en servicio (tiempo en el aire):

Para efectos de registro de mantenimiento es el tiempo transcurrido desde el momento que la aeronave deja la superficie de la tierra hasta que vuelve a tocarla en el próximo punto de aterrizaje.

Trabajo técnico aeronáutico:

Todo trabajo de mantenimiento efectuado a una aeronave, motor, hélices, y accesorio.

CAPÍTULO 2

AERONAVEGABILIDAD

2.1 Especificaciones Nacionales de Aeronavegabilidad

Las Especificaciones de Aeronavegabilidad vigentes y obligatorias en la República de Chile son las que se indican a continuación:

- 2.1.1 Para planeadores y motoplaneadores, el JAR 22. "Estándares de aeronavegabilidad para planeadores y motoplaneadores, (Airworthiness Standards Sailplanes and Powered Sailplanes)" de los Requisitos de aeronavegabilidad conjuntos, (Joint Airworthiness Requirements, JAR), de las Autoridades Comunes de Aviación, (Joint Aviation Authorities), de la Comunidad Europea (JAA).
- 2.1.2 Para aviones pequeños (Tipo I), el Código de Reglamentos Federales, (Code of Federal Regulations, CFR) Título 14, Parte 23, "Estándares de aeronavegabilidad para aviones normales, utilitarios, acrobáticos y commuter, (Airworthiness Standards, Normal, Utility, Acrobatic and Commuter Airplanes)" de la Administración Federal de Aviación de los Estados Unidos de América (FAA).
- 2.1.3 Para aviones grandes (Tipo II), el CFR Título 14, Parte 25, "Estándares de aeronavegabilidad e aviones categoría transporte, (Airworthiness Standards Transport Category Airplanes)" de la FAA.
- 2.1.4 Para giroaviones categoría normal de hasta 2.700 kg (6.000 lb.), el CFR Título 14, Parte 27, "Estándares de aeronavegabilidad de giroaviones categoría normal, (Airworthiness Standards Normal Category Rotorcrafts)", de la FAA.
- 2.1.5 Para gironaves categoría transporte, el CFR Título 14, Parte 29, "Estándares de aeronavegabilidad de giroaviones categoría transporte, (Airworthiness Standards Transport Category Rotorcrafts)" de la FAA.
- 2.1.6 Para globos libres tripulados, el DAR Parte 31 "Normas de Aeronavegabilidad Globos libres tripulados"
- 2.1.7 Para motores de aviación, el CFR Título 14, Part 33, "Estándares de aeronavegabilidad de motores de aviación, (Airworthiness Standards Aircraft Engines)" de la FAA.
- 2.1.8 Para hélices de aviación, el DAR Parte 35 "Normas de Aeronavegabilidad Hélices".
- 2.1.9 Para los procedimientos de certificación y fabricación de productos aeronáuticos, partes y componentes, el CFR Título 14, Part 21, "Procedimientos de certificación para productos y partes, (Certification Procedures For Products And Parts)" de la FAA.

Los requisitos indicados en el Capítulo 2, párrafos 2.2 al 2.25 de este Reglamento, tendrán preferencia sobre lo indicado en el CFR, Title 14 Part 21.

- 2.1.10 DAR Parte 39 "Directivas de Aeronavegabilidad".
- 2.1.11 DAR Parte 45 "Identificación de Productos Aeronáuticos y Marcas de Nacionalidad y Matrícula".

2.3 Certificado de Tipo.

2.3.1 Aplicabilidad.

- a) Establece los requisitos y condiciones para la emisión o convalidación de un Certificado de Tipo para aeronaves, motores y hélices de aeronaves; y
- b) las reglas por la que se deben regir los titulares de estos Certificados.

2.3.2 Elegibilidad.

El interesado podrá solicitar a la DGAC la emisión de un Certificado de Tipo, de acuerdo a lo indicado en el párrafo 2.3.5 de este Reglamento.

El titular de un Certificado de Tipo extranjero podrá solicitar a la DGAC la convalidación de éste, de acuerdo a lo indicado en el párrafo 2.3.5 de este Reglamento.

2.3.3 Diseño de Tipo.

El Diseño de Tipo está compuesto de:

- a) Los planos y especificaciones del proyecto y un listado de los mismos, que definan la configuración y las características de diseño del producto y que demuestren el cumplimiento de las especificaciones y requisitos de aeronavegabilidad que le sean aplicables, de acuerdo a la reglamentación vigente;
- b) Toda información sobre dimensiones, materiales y procesos, necesaria para definir la resistencia estructural del producto;
- c) Las "Limitaciones de Aeronavegabilidad" que deben incluirse en las "Instrucciones para Aeronavegabilidad Continuada", requeridas por las especificaciones nacionales de aeronavegabilidad del párrafo 2.1 y en las especificaciones de aeronavegabilidad aplicables para las aeronaves de clasificación especial definidos en el párrafo 2.3.7; y
- d) Cualquier otra información que sea necesaria, para permitir la determinación de las características de aeronavegabilidad, descarga voluntaria de combustible, emisiones de escape y estándares de ruido que sean aplicable, por comparación con otros productos recientes aprobados de características similares.

2.3.4 Certificado de Tipo.

Un Certificado de Tipo incluye:

- a) El Diseño de Tipo;
- b) Las limitaciones de operación;
- c) Las hojas de especificaciones del producto;
- d) Las especificaciones nacionales de aeronavegabilidad y requisitos aplicables de este Reglamento, incluidas las condiciones especiales, de las cuales disponga el cumplimiento la DGAC; y
- e) Cualquiera otra condición o limitación prescritas por la DGAC para obtener un nivel adecuado de seguridad para el producto Clase I (Productos Aeronáuticos).

2.3.5 Solicitud de Certificado de Tipo.

2.3.5.1 La solicitud para la obtención de un Certificado de Tipo se deberá hacer conforme a los procedimientos establecidos por la DGAC.

2.3.5.2 La solicitud de un Certificado de Tipo de aeronave deberá estar acompañada del respectivo plano en tres vistas y de los datos técnicos básicos preliminares de la aeronave.

2.3.5.3 La solicitud de un Certificado de Tipo de motores de aeronave deberá estar acompañada de una descripción de las características técnicas y de operación previstas para ese motor y de las limitaciones de operación propuestas.

2.3.5.4 La solicitud de un Certificado de Tipo de hélices de aeronaves deberá estar acompañada de una descripción de las características técnicas y de operación previstas para esa hélice y de las limitaciones de operación propuestas.

2.3.6 Condiciones Especiales.

2.3.6.1 La autoridad aeronáutica podrá establecer condiciones especiales o modificar las especificaciones establecidas en el párrafo 2.1 para aeronaves, motores o hélices de aeronaves, cuando considere que las especificaciones definidas en este Reglamento no contemplan estándares de seguridad adecuados o apropiados al producto, en virtud de tratarse de un proyecto novedoso o de diseño no convencional.

2.3.6.2 Las condiciones especiales contendrán los estándares de seguridad para aeronaves, motores y hélices de aeronaves que la DGAC considere necesarios para fijar un nivel de seguridad equivalente al establecido en el presente Reglamento.

2.3.7 Determinación de las Especificaciones Nacionales de Aeronavegabilidad aplicables.

2.3.7.1 El solicitante de un Certificado de Tipo deberá demostrar que la aeronave, el motor de una aeronave o la hélice, satisface lo siguiente:

a) Las especificaciones nacionales de aeronavegabilidad aplicables, establecidas en el párrafo 2.1 de este Reglamento, con las enmiendas vigentes a la fecha de solicitud del certificado, a menos que:

- 1) La DGAC especifique en forma expresa otras condiciones adicionales por seguridad de vuelo; o
- 2) El solicitante prefiera cumplir o la DGAC exija enmiendas posteriores al CFR Title 14 del PART respectivo; y

b) Cualquier condición especial por seguridad de vuelo que determine la DGAC.

2.3.7.2 La solicitud para un Certificado de Tipo de una aeronave de categoría transporte será válida por cinco (5) años. Cualquier otra solicitud para Certificado de Tipo tendrá validez por tres (3) años, a menos que el solicitante demuestre en el momento de solicitar dicho Certificado, que su producto requiere un período de tiempo mayor para diseño, desarrollo o ensayo y que la autoridad aeronáutica apruebe la extensión a los períodos indicados.

2.3.7.3 En el caso que el Certificado de Tipo no haya sido emitido y sea evidente que no lo será dentro de los períodos establecidos en el párrafo.2.3.7.2, el solicitante podrá:

a) Presentar una nueva solicitud del Certificado de Tipo y cumplir con todos los requisitos establecidos en el párrafo 2.3.7.1 y 2.3.7.2; o

b) Presentar un pedido de extensión de la solicitud original y cumplir las especificaciones de aeronavegabilidad aplicables en una fecha determinada escogida por el solicitante, que deberá ser posterior a la fecha de término establecida primitivamente según el párrafo 2.3.7.2.

2.3.7.4 Si el solicitante decide cumplir con una enmienda a las especificaciones nacionales de aeronavegabilidad, que haya sido emitida o sea efectiva después de la fecha de presentación de la solicitud original para obtener un Certificado de Tipo, deberá cumplir también cualquiera otra norma o disposición que la DGAC encuentre que está directamente relacionada.

2.3.7.5 Para aeronaves de clasificación especial, incluidos los motores y hélices instalados en ellos; tales como: dirigibles y otras aeronaves no convencionales para las cuales no se han emitido estándares de aeronavegabilidad en este Reglamento, los requisitos aplicables serán los definidos en el párrafo 2.1, que la DGAC encuentre apropiados para la aeronave y aplicables a un Diseño de Tipo específico o criterios de aeronavegabilidad que provean un nivel equivalente de seguridad al establecido en las especificaciones señaladas.

2.3.8 Cambios a un producto que requieren la emisión de un nuevo Certificado de Tipo.

La persona que proponga un cambio a un producto, deberá solicitar un nuevo Certificado de Tipo, si la DGAC encuentra que el cambio propuesto en cuanto al diseño, potencia, empuje o peso es de tal magnitud que requiera de una investigación completa de cumplimiento con las regulaciones aplicables.

2.3.9 Emisión de Certificado de Tipo para aeronaves de categoría normal, utilitaria, acrobática, commuter, transporte, globo libre tripulado, aeronaves de clasificación especial; planeadores, motoplaneadores; motores para aeronaves y hélices.

2.3.9.1 Para obtener un Certificado de Tipo de una aeronave o producto en estas categorías, el solicitante deberá presentar el Diseño de Tipo, informes de ensayos y los cálculos necesarios, para demostrar que el producto a certificar satisface las especificaciones nacionales de aeronavegabilidad aplicables y vigentes de este Reglamento y cualquier otra condición especial prescrita por la DGAC.

2.3.9.2 La DGAC emitirá un Certificado de Tipo si luego del análisis del Diseño de Tipo, de la ejecución de todos los ensayos, pruebas, evaluaciones e inspecciones considerados necesarios, determina que el Diseño de Tipo y el producto satisfacen los requisitos aplicables de aeronavegabilidad.

2.3.9.3 En el evento que alguna disposición no pueda ser cumplida, la DGAC podrá autorizar que ésta sea compensada por factores que ofrezcan un nivel equivalente de performance o seguridad.

2.3.9.4 Con todo, la DGAC no emitirá el Certificado de Tipo si estima que algún aspecto o característica pudiera hacer a la aeronave insegura para el uso que se le pretende dar.

2.3.9.5 El solicitante deberá acreditar que sus aeronaves cumplen con los requisitos de emisión de ruido, gases y descarga voluntaria de combustible, aplicables.

2.3.10 Emisión de Certificado de Tipo para aeronaves de categoría restringida.

2.3.10.1 El solicitante podrá optar a un Certificado de Tipo para una aeronave en categoría restringida para operaciones de propósitos especiales, si la aeronave no posee ningún rasgo o característica que la haga insegura, cuando sea operada dentro de las limitaciones establecidas para el uso que se le pretende dar y si demuestra que la aeronave:

- a) Satisface las especificaciones de aeronavegabilidad para Certificación de tipo en alguna categoría según el párrafo 2.3.9, excepto aquéllas que la DGAC considere innecesarias para las operaciones de propósitos especiales a los que se destina la aeronave; o
- b) Es de un tipo cuya fabricación ha sido realizada de acuerdo a requerimientos de las Fuerzas Armadas, aceptables por la DGAC y que ha sido modificado

posteriormente para efectuar alguna Operación de Propósito Especial, en forma segura.

2.3.10.2 Para los fines de este párrafo, "Operación de Propósito Especial" incluye las operaciones de:

- a) Propósitos agrícolas (fumigación, siembra, control de ganados y animales depredadores),
- b) Observación aérea (fotografía aérea, aerofotogrametría, levantamientos de mapas, exploración de recursos minerales y naturales);
- c) Patrullaje de redes e instalaciones (oleoductos, gasoductos, líneas de alta tensión, canales);
- d) Control meteorológico (estimulación de precipitaciones);
- e) Publicidad aérea (escritura en el cielo, remolques de mangas y carteles, propaganda sonora u otras formas de publicidad aérea);
- f) Conservación de la flora y fauna silvestre;
- g) Cualquier otro propósito que la DGAC establezca.

2.3.11 Emisión de Certificado de Tipo para aeronaves excedentes de las Fuerzas Armadas (Surplus).

2.3.11.1 Excepto en los casos previstos en el párrafo 2.3.11.2 siguiente, el solicitante podrá optar a un Certificado de Tipo para una aeronave de categoría normal, utilitaria, acrobática, commuter o transporte, que haya sido diseñada y construida para un empleo operacional específico y que haya sido declarada excedente por las Fuerzas Armadas y que demuestra que cumple con los requerimientos de certificación aplicables. Para el caso de aeronaves de categoría restringida, el solicitante deberá cumplir lo especificado en el párrafo 2.3.12 de este Reglamento.

2.3.11.2 El solicitante podrá optar a un Certificado de Tipo para una aeronave considerada excedente de las Fuerzas Armadas chilenas, que sea idéntica o una aeronave civil con Certificado de Tipo previamente otorgado, si demuestra que la aeronave satisface los requisitos correspondientes al Certificado de Tipo original de la aeronave civil.

2.3.11.3 Los motores y hélices y sus componentes instalados en una aeronave excedente (surplus) de las Fuerzas Armadas chilenas y para la cual se solicite un Certificado de Tipo, serán aprobados para utilización en tal tipo de aeronave, si el solicitante demuestra, sobre la base de la información de aceptación proporcionada por parte de las Fuerzas Armadas y sus registros históricos de utilización en servicio, que los motores y las hélices ofrecen el mismo nivel de aeronavegabilidad que si hubiesen sido certificados bajo el DAR Parte 35 y el CFR Title 14 PART 33, según corresponda.

2.3.12 Inspecciones y Ensayos.

2.3.12.1 La DGAC podrá efectuar o requerir la ejecución de cualquier inspección, ensayo en vuelo o pruebas en tierra que considere necesarios para determinar el cumplimiento de las especificaciones nacionales de aeronavegabilidad u otros requerimientos especiales, que establezca para cada caso específico.

2.3.12.2 Ninguna aeronave o parte de la misma podrá ser presentada a la DGAC para ensayo o prueba, sin haber dado cumplimiento previamente a lo establecido en las letras b), c) y d) del párrafo 2.3.12.4.

- 2.3.12.3 No podrá efectuarse ningún cambio a una aeronave, motor de aeronave, hélice o partes de las mismas, entre el momento en que el solicitante ha verificado el cumplimiento de lo indicado en el párrafo 2.3.12.4 letras b), c) y d) y el momento en que el producto Clase I (Producto Aeronáutico) es presentado a la DGAC para su ensayo o prueba.
- 2.3.12.4 El solicitante deberá efectuar a su costa todas las inspecciones y ensayos necesarios para determinar:
- a) El cumplimiento de las especificaciones aplicables de aeronavegabilidad y estándares de ruido, descarga voluntaria de combustible y emisiones de escape;
 - b) Que los materiales y productos cumplen con todas las especificaciones del Diseño de Tipo;
 - c) Que las piezas y partes de los productos están de acuerdo con los planos del diseño tipo; y
 - d) Que los procesos de fabricación, construcción y montaje están de acuerdo con lo especificado en el Diseño de Tipo.

2.3.13 Ensayos en Vuelo.

- 2.3.13.1 El solicitante de un Certificado de Tipo para aeronave, excepto los casos establecidos en los párrafos 2.3.10 y 2.3.11, deberá ejecutar los ensayos establecidos en el párrafo 2.3.13.2 siguiente. Antes de ejecutar los ensayos, el solicitante deberá demostrar a la DGAC:
- a) El cumplimiento de los requisitos estructurales aplicables a la aeronave e indicados en el párrafo 2.1 y los estándares de ruido, descarga voluntaria de combustible y emisiones de escape aplicables;
 - b) El cumplimiento de las inspecciones y ensayos que sean necesarios en tierra;
 - c) Que la aeronave corresponda al Diseño de Tipo;
 - d) El Reporte de Ensayos Previos, con los resultados obtenidos y firmado por el piloto de prueba del solicitante.
- 2.3.13.2 Una vez que se haya dado cumplimiento al párrafo 2.3.13.1 anterior, el solicitante deberá ejecutar todos los ensayos en vuelo adicionales que la DGAC juzgue necesario, a fin de:
- a) Determinar el cumplimiento de los requerimientos a la aeronave indicados en el correspondiente Subcapítulo "C" del CFR Title 14 y los estándares de ruido, descarga voluntaria de combustible y emisiones de escape aplicables;
 - b) Determinar si la aeronave, sus componentes y sus equipos son seguros, confiables y funcionan apropiadamente. Se exceptúa de lo establecido los planeadores, motoplaneadores y aviones de hasta 2.722 kgs. o 6.000 lbs. de peso máximo certificado, que se presenten bajo el JAR 22 y CFR Title 14 PART 23.
- 2.3.13.3 El solicitante deberá ejecutar los ensayos establecidos en el párrafo 2.3.13.2 letra b) de este numeral, si es practicable, en la misma aeronave que fue utilizada para demostrar el cumplimiento con:
- a) Las disposiciones del párrafo 2.3.13.2 a);
 - b) En caso de helicópteros, los ensayos de durabilidad de la transmisión del rotor, con lo dispuesto en los párrafos 2.1.4 o 2.1.5 según corresponda.

- 2.3.13.4 El solicitante deberá demostrar, para cada ensayo en vuelo, que se adoptarán las precauciones necesarias para garantizar a la tripulación el abandono de la aeronave en caso de emergencia y el uso de paracaídas. Se exceptúan de esta disposición los planeadores y globos tripulados.
- 2.3.13.5 Excepto para planeadores y globos tripulados, el solicitante deberá interrumpir cualquier ensayo en vuelo establecido en este párrafo, cuando se presente alguna de las siguientes situaciones y hasta que éstas sean corregidas:
- Si el piloto de prueba del solicitante no está capacitado o no puede ejecutar algunos de los ensayos requeridos.
 - Si se detectan ítems de no cumplimiento de requisitos, que hagan que los datos adicionales que se desean medir, no tengan sentido o puedan hacer el ensayo excesivamente peligroso.
- 2.3.13.6 Los ensayos en vuelo dispuestos en el párrafo 2.3.13.2 b) deberán incluir:
- Para aeronaves que incorporen un motor a turbina de un modelo que no haya sido previamente usado en una aeronave con Certificado de Tipo, se exigirán al menos trescientos (300) horas de operación enteramente complementada con el motor, el que debe poseer su propio Certificado de Tipo, y
 - Para cualquier otra aeronave, ciento cincuenta (150) horas de operación.

2.3.14 Piloto para ensayo en vuelo.

El solicitante de un Certificado de Tipo para aeronaves categoría normal, acrobática, utilitaria, commuter o transporte, deberá disponer de un piloto con licencia apropiada y vigente para cumplir con los vuelos de ensayo requeridos por este Reglamento.

2.3.15 Reporte de calibración y corrección de los instrumentos usados en los ensayos de vuelo.

- 2.3.15.1 El solicitante de un Certificado de Tipo para aeronave de categoría normal, utilitaria, acrobática, commuter o transporte, deberá presentar a la DGAC un informe con los resultados de los cálculos y pruebas requeridos para la calibración de los instrumentos usados en los ensayos y de aquellos que se utilizarán en la conversión de los resultados de estos ensayos a las condiciones de atmósfera estándar.
- 2.3.15.2 La DGAC podrá efectuar o requerir la ejecución de cualquier ensayo en vuelo que juzgue necesario para verificar la exactitud de los informes presentados según el párrafo 2.3.15.1 anterior.

2.3.16 Ubicación de las Instalaciones de Fabricación.

Excepto lo establecido en el párrafo 2.3.23, la DGAC no emitirá un Certificado de Tipo si las instalaciones de fabricación para el producto están ubicadas fuera de Chile, a menos que por decisión fundada la DGAC así lo disponga, para verificar el cumplimiento de las especificaciones de aeronavegabilidad aplicables.

2.3.17 Derechos del Titular de un Certificado de Tipo.

El titular de un Certificado de Tipo para un producto Clase I (Productos Aeronáuticos) puede:

- Obtener un Certificado de Aeronavegabilidad, en el caso de una aeronave, después de cumplir con los requisitos aplicables indicados en los párrafos 2.3.10 al 2.3.16;
- Obtener una aprobación para su instalación en aeronaves con Certificado de Tipo, en el caso de motores o hélices de aeronaves;

- c) Solicitar un Certificado de Producción para el producto al cumplir con las disposiciones aplicables;
- d) Obtener de la DGAC aprobación de reemplazo de partes para este producto.

2.3.18 Transferencia.

Un Certificado de Tipo puede ser transferido o utilizado por terceros a través de un contrato. Cada titular deberá, dentro de treinta días después de la transferencia de un certificado o de la ejecución o término de un contrato, notificar por escrito del hecho a la DGAC. La notificación debe tener el nombre, dirección del titular de la transferencia y fecha del contrato.

2.3.19 Fiscalización

El titular de un Certificado de Tipo deberá mantener disponible dicho Certificado para fiscalización por parte de la DGAC.

2.3.20 Instrucciones para Aeronavegabilidad Continuada y Manuales de Mantenimiento del fabricante que contengan las limitaciones de aeronavegabilidad.

2.3.20.1 El titular de un Certificado de Tipo de un helicóptero, cuyo Manual de Mantenimiento contenga una sección "Instrucciones para Aeronavegabilidad Continuada" emitida de acuerdo a la sección aplicable de los párrafos 2.1.4 o 2.1.5, según corresponda y quien obtenga de la DGAC la aprobación de cambios al plan de reemplazos, a intervalos de inspecciones o a los procedimientos de trabajos respectivos, contenidos en este párrafo del Reglamento, deberá tener estos cambios disponibles cuando le sean requeridos por un explotador de ese tipo de helicóptero.

2.3.20.2 El titular de una aprobación de diseño, incluyendo el Certificado de Tipo o Certificado de Tipo Suplementario de una aeronave, motor de aeronave o hélice, deberá entregar, al menos un juego completo de instrucciones de aeronavegabilidad continuada, elaborado en conformidad a los párrafos 2.1.2; 2.1.3; 2.1.4; 2.1.5; 2.1.6; 2.1.7 ó 2.1.8 de este Reglamento, según corresponda o como se especifique en los criterios de aeronavegabilidad para clases especiales de aeronaves definidos en el párrafo 2.3.7.5, según sea la aplicación. Estas instrucciones serán entregadas al explotador del producto Clase I (Productos Aeronáuticos). Además, los cambios posteriores a las instrucciones de aeronavegabilidad continuada, deberán estar disponibles para cualquier persona involucrada en el cumplimiento de estas instrucciones.

2.3.21 Vigencia.

A menos que se renuncie a él, sea caducado o suspendido, el Certificado de Tipo tendrá vigencia por el plazo que establezca la DGAC.

2.3.22 Declaración de Conformidad.

2.3.22.1 El solicitante deberá someter a consideración de la DGAC una Declaración de Conformidad, para cada motor o hélice de aeronave presentada para la Certificación de Tipo. En esta Declaración de Conformidad se deberá dejar constancia que el motor o hélice de aeronave está conforme con su respectivo Diseño de Tipo.

2.3.22.2 El solicitante deberá someter a consideración de la DGAC una Declaración de Conformidad para cada aeronave o parte de la misma, presentada para ensayos o pruebas. En esta Declaración de Conformidad se deberá dejar constancia que el solicitante cumplió con lo establecido en el párrafo 2.3.14, a menos que sea autorizado de otra forma por la DGAC.

2.3.23 Convalidación de Certificado de Tipo.

- 2.3.23.1 Se podrá solicitar a la DGAC la convalidación de un Certificado de Tipo otorgado por una autoridad aeronáutica extranjera, para producto Clase I (Productos Aeronáuticos), siempre que ello se efectúe con conocimiento de la autoridad aeronáutica que lo otorgó. Para estos efectos, la DGAC analizará y evaluará los antecedentes que se presenten, con el propósito de constatar que dicho producto Clase I (Productos Aeronáuticos), cumple con los requisitos y especificaciones nacionales de aeronavegabilidad establecidos en este Reglamento.
- 2.3.23.2 El titular de un Certificado de Tipo y la autoridad aeronáutica que lo otorgó, son responsables de la información que suministran al explotador, para que éste pueda mantener la aeronavegabilidad continuada del producto Clase I (Productos Aeronáuticos) a que se refiere. Al convalidar un Certificado de Tipo, la DGAC verificará que el Diseño de Tipo esté de acuerdo a las especificaciones nacionales de aeronavegabilidad.
- 2.3.23.3 La demostración del cumplimiento de lo establecido en el párrafo 2.3.23.1 anterior, se efectuará en la forma que para estos efectos establezca la DGAC.

2.4 Certificado de Tipo Suplementario.

- 2.4.1 Requisitos para la emisión de un Certificado de Tipo Suplementario.
- 2.4.1.1 La DGAC podrá aprobar la modificación de un producto Clase I (Productos Aeronáuticos), por la introducción de una alteración mayor al Diseño de Tipo y que no requiera de la emisión de un nuevo Certificado de Tipo, mediante un Certificado de Tipo Suplementario, a menos que el titular del Certificado de Tipo de un producto Clase I (Productos Aeronáuticos), opte por una enmienda del Certificado de Tipo original.
- 2.4.1.2 La solicitud consignada en el párrafo precedente deberá ser presentada en la forma prescrita por la DGAC, previo al inicio de la alteración.

2.4.2 Requisitos aplicables.

- 2.4.2.1 El solicitante de un Certificado de Tipo Suplementario deberá demostrar a la DGAC que el producto alterado satisface los requisitos aplicables especificados en el CFR Title 14 PART 21 Subpart D.
- 2.4.2.2 En el caso de un cambio acústico, el solicitante deberá demostrar el cumplimiento de los requisitos aplicables a los estándares de ruido, de los niveles de emisión de gases y descarga voluntaria de combustible.
- 2.4.2.3 El solicitante de un Certificado de Tipo Suplementario deberá satisfacer los requisitos del punto 2.3.12, "Inspecciones y Ensayos" y 2.3.22 "Declaración de Conformidad", para cada cambio al Diseño de Tipo.

2.4.3 Emisión del Certificado de Tipo Suplementario.

- 2.4.3.1 La DGAC emitirá un Certificado de Tipo Suplementario si el solicitante cumple con las exigencias de los párrafos 2.4.1 y 2.4.2.
- 2.4.3.2 Un Certificado de Tipo Suplementario consta de:
- a) El Certificado de Tipo original previamente otorgado para el producto; y
 - b) La aprobación por la DGAC del cambio efectuado en el Diseño de Tipo del producto.
 - c)

2.5 Certificados de Aeronavegabilidad.

2.5.1 Características.

2.5.1.1 El Certificado de Aeronavegabilidad vigente hace presumir que la aeronave reúne las condiciones técnicas para volar.

2.5.1.2 Los siguientes documentos están asociados al Certificado de Aeronavegabilidad y serán parte del mismo:

- a) Manual de Vuelo de la aeronave;
- b) Programa de Mantenimiento para la aeronave aprobado por la DGAC;
- c) Registros de Mantenimiento de la aeronave (Célula, motores, hélices o rotores); y
- d) Otros documentos pertinentes que la DGAC establezca y considere necesarios en beneficio de la seguridad de vuelo.

2.5.1.3 El Certificado de Aeronavegabilidad contendrá la siguiente información:

- a) Estado de Matrícula;
- b) Autoridad que lo otorga;
- c) Nombre "Certificado de Aeronavegabilidad";
- d) Matrícula de la aeronave;
- e) Designación del Fabricante (Tipo y Modelo);
- f) Categoría (s);
- g) Lugar de otorgamiento;
- h) Fecha de otorgamiento;
- i) Firma de la autoridad que lo otorgó; y
- j) Fecha de vigencia.

2.5.2 Generalidades.

2.5.2.1 La DGAC podrá establecer limitaciones o restricciones a los Certificados de Aeronavegabilidad, por razones de seguridad de vuelo.

2.5.2.2 La DGAC podrá caducar o suspender un Certificado de Aeronavegabilidad, si considera que la operación de la aeronave puede tornarse insegura o peligrosa.

2.5.2.3 La DGAC otorgará Certificados de Aeronavegabilidad a las aeronaves matriculadas en Chile y a las aeronaves del Fisco destinadas a Carabineros de Chile.

2.5.2.4 A través de inspectores de aeronavegabilidad, la DGAC efectuará las inspecciones que considere necesarias en cualquier momento, para asegurar la conformidad con las especificaciones nacionales de aeronavegabilidad aplicables.

2.6 Estado actual de Aeronavegabilidad.

2.6.1 Características.

2.6.1.1 El "Estado actual de Aeronavegabilidad" es la condición técnica que en cualquier momento tiene una aeronave para efectuar un vuelo determinado.

2.6.1.2 Esta condición es de responsabilidad del explotador, quien deberá mantener la aeronave en estado aeronavegable por medio de un sistema de mantenimiento, ya sea propio o contratado, a través de un CMA aprobado, vigente y habilitado en el tipo y modelo de la aeronave.

2.6.2 Fiscalización.

- 2.6.2.1 El "Estado actual de aeronavegabilidad" puede ser fiscalizado en cualquier momento por inspectores de aeronavegabilidad de la DGAC, con el propósito de comprobar si el explotador se ajusta a las normas, reglamentos y procedimientos vigentes.
- 2.6.2.2 La fiscalización del "Estado actual de aeronavegabilidad" de una aeronave puede incluir inspecciones a la aeronave, su operación, mantenimiento, al explotador, al CMA o al personal técnico aeronáutico involucrado.
- 2.6.2.3 La DGAC a través de inspectores de aeronavegabilidad podrá determinar durante sus fiscalizaciones y controles, que una aeronave no reúne las condiciones de aeronavegabilidad establecidas por la ley o los reglamentos, lo que deberá notificar por escrito al explotador.

2.7 Obligación que la aeronave posea un Certificado de Aeronavegabilidad.

- 2.7.1 Certificado de Aeronavegabilidad en la aeronave. Las aeronaves civiles y las de Estado chilenas destinadas a servicios de policía o de Aduanas, que sobrevuelen el territorio o espacio aéreo chileno, deberán llevar a bordo un Certificado de Aeronavegabilidad vigente, otorgado o convalidado por el Estado en que se encuentre matriculada la aeronave.

2.8 Condiciones que deberá cumplir una aeronave para ser considerada aeronavegable.

Para que la DGAC considere que una aeronave se encuentra aeronavegable, el explotador deberá demostrar el cumplimiento de lo siguiente:

- a) Las Especificaciones Nacionales de Aeronavegabilidad para aeronaves, motores y hélices establecidas en el subtítulo 2.1;
- b) Hoja de Especificaciones del Certificado de Tipo correspondiente para aeronaves, motores y hélices, siempre que correspondan a un Diseño de Tipo aprobado por la autoridad aeronáutica que los emitió;
- c) Los manuales y otras publicaciones técnicas actualizadas, aprobadas o aceptadas por la autoridad aeronáutica y publicados por el titular del Certificado de Tipo de la aeronave;
- d) Las Modificaciones e Inspecciones Mandatorias aplicables a cada aeronave, motor, hélice y componentes;
- e) Lo establecido en el párrafo 3.1.1 del capítulo 3 de este reglamento; y
- f) Cualquier otro documento técnico pertinente que establezca la DGAC como mandatorio.

2.9 Cumplimiento de las Modificaciones e Inspecciones Mandatorias.

- 2.9.1 Operación de un producto Clase I (Productos Aeronáuticos), para el cual existe una Modificación e Inspección Mandatoria.

No podrá ser operado un producto Clase I (Productos Aeronáuticos), al cual es aplicable una Modificación e Inspección Mandatoria, mientras el explotador no de cumplimiento a los requerimientos establecidos en ésta.

2.10 Alteraciones y Reparaciones.

Todas las alteraciones y reparaciones que se efectúen a la aeronave y sus componentes deberán cumplir con los requisitos de aceptación establecidos por la DGAC. Se aplicarán procedimientos que garanticen la idoneidad de las acciones

pertinentes y la conservación de los antecedentes que demuestren que se ha cumplido con los requisitos de aeronavegabilidad.

2.11 Otorgamiento de Certificados de Aeronavegabilidad.

2.11.1 Condiciones para la emisión de Certificados de Aeronavegabilidad. El Certificado de Aeronavegabilidad para aeronaves civiles matriculadas en Chile y para las aeronaves de Estado destinadas a servicios de Policía o de Aduana, será otorgado por la DGAC una vez que se cumpla lo siguiente:

- a) Un control a las especificaciones del Certificado de Tipo, registros históricos de mantenimiento, cartillas de inspección, cumplimiento de Modificaciones e Inspecciones Mandatorias o cualquier otro documento o registro técnico que defina la DGAC que permita determinar la condición de aeronavegabilidad; y
- b) Una inspección física a la aeronave, a su documentación y un vuelo de verificación de aeronavegabilidad, realizados de acuerdo a los procedimientos vigentes.

2.12 Clasificación de los Certificados de Aeronavegabilidad.

2.12.1 Certificados de Aeronavegabilidad Estándar.

Son Certificados de Aeronavegabilidad Estándar aquellos emitidos para aeronaves que poseen Certificado de Tipo en las Categorías: normal, utilitaria, acrobática, commuter, transporte y globos libres tripulados y de Clase Especial: tales como planeadores, dirigibles.

2.12.2 Certificados de Aeronavegabilidad Especiales.

Son Certificados de Aeronavegabilidad Especiales aquellos emitidos para aeronaves que poseen Certificado de Tipo en las Categorías restringida, para aeronaves del Tipo Experimental y para los Permisos Especiales de Vuelo.

2.12.3 Certificado de Aeronavegabilidad de Exportación.

A solicitud del interesado la DGAC podrá emitir un Certificado de Aeronavegabilidad de Exportación, para un producto Clase I (Productos Aeronáuticos), registrados en Chile que no constituye una autorización para operar la aeronave y que acreditará el cumplimiento de requisitos de aeronavegabilidad, de acuerdo a la normativa vigente en Chile, pudiendo incluirse limitaciones o condiciones especiales propias del producto a que se refiere y las del país al cual se exporta.

2.12.4 Certificado de Aeronavegabilidad especial en la categoría deportiva-ligera (LSA).

2.13 Enmiendas o Modificaciones.

El titular de un Certificado de Aeronavegabilidad que requiera enmendar o modificar algún dato de éste, deberá solicitar a la DGAC el otorgamiento de un nuevo Certificado.

2.14 Transferencia.

El Certificado de Aeronavegabilidad se transfiere con la aeronave para la cual fue otorgado, siempre que ésta mantenga su matrícula.

2.15 Vigencia de un Certificado de Aeronavegabilidad.

2.15.1 A menos que se renuncie a él, sea caducado, suspendido o que la DGAC establezca una fecha de término diferente, los Certificados de Aeronavegabilidad tendrán la vigencia que se indica:

- a) Los Certificados de Aeronavegabilidad Estándar tendrán una vigencia de hasta nueve (9) años, como se indique en el mismo, siempre que el explotador garantice y pueda demostrar la Aeronavegabilidad de la aeronave, ejecutando su mantenimiento o alteraciones según lo establecido por este Reglamento y la aeronave permanezca matriculada en el país. No obstante lo anterior y por razones técnicas, la vigencia de estos certificados podrá ser extendida o restringida por la DGAC;
 - b) Los Certificados de Aeronavegabilidad Especiales, excepto los Permisos Especiales de Vuelo, tendrán una vigencia de hasta nueve (9) años, como se indique en el mismo, siempre que el explotador garantice y pueda demostrar la Aeronavegabilidad de la aeronave, ejecutando su mantenimiento o alteraciones de acuerdo a lo establecido por este Reglamento y la aeronave permanezca matriculada en el país; y
 - c) Un Permiso Especial de Vuelo tendrá vigencia por el período de tiempo especificado en el mismo y mientras el explotador cumpla con las limitaciones técnicas y operacionales que se establezcan en él.
- 2.15.2 El explotador de la aeronave deberá mantener disponible el Certificado de Aeronavegabilidad a bordo de la aeronave, para su inspección por parte de la DGAC.
- 2.15.3 Cuando se cumpla el plazo de vigencia del Certificado de Aeronavegabilidad o éste sea caducado o suspendido, el explotador de la aeronave deberá devolverlo a la DGAC.
- 2.15.4 Para obtener o renovar un Certificado de Aeronavegabilidad, la DGAC, previamente, efectuará una inspección selectiva de los registros de mantenimiento y realizará una inspección física y en vuelo de la aeronave, de manera de determinar, conforme a los procedimientos establecidos para tal efecto, si la aeronave está en condiciones seguras para operar.
- 2.16 Requisitos para obtener Certificados de Aeronavegabilidad.**
- 2.16.1 Emisión de certificado de aeronavegabilidad estándar para aeronaves Categoría normal, utilitaria, acrobática, commuter, transporte, globos libres tripulados y clases especiales de aeronaves.
- 2.16.1.1 Aeronave nueva fabricada bajo un Certificado de Producción.
El solicitante podrá obtener un Certificado de Aeronavegabilidad Estándar para una aeronave nueva fabricada en el país, según un Certificado de Producción, luego que la DGAC establezca mediante una inspección de sus registros y una inspección física y en vuelo, que la aeronave está conforme con su Diseño de Tipo aprobado y en condiciones de operación segura.
- 2.16.1.2 Aeronave nueva fabricada bajo la modalidad Certificado de Tipo Solamente.
El solicitante podrá obtener un Certificado de Aeronavegabilidad Estándar para una aeronave nueva fabricada en el país en la modalidad Certificado de Tipo Solamente, presentando la "Declaración de Conformidad" prescrita en el párrafo 2.1.9 y luego que la DGAC establezca, mediante una inspección de sus registros y una inspección física y en vuelo, que la aeronave está conforme con su Diseño de Tipo aprobado y está en condiciones de operar con seguridad.
- 2.16.1.3 Aeronave Importada.
El solicitante podrá obtener un Certificado de Aeronavegabilidad Estándar para una

aeronave importada y certificada de acuerdo a lo establecido en el párrafo 2.3.7, si presenta la solicitud y antecedentes a través de un Centro de Mantenimiento Aeronáutico aprobado, vigente y habilitado por la DGAC, si cumple con los siguientes requisitos:

- a) El país de fabricación de la aeronave certifica y la DGAC establece, mediante inspección y un análisis técnico de los antecedentes, que la aeronave corresponde a un Diseño de Tipo válido en Chile, según las normas nacionales de aeronavegabilidad establecidas en el subtítulo 2.1;
- b) El solicitante deberá presentar un Certificado de Aeronavegabilidad de Exportación o equivalente, emitido bajo la reglamentación del país exportador. De no disponerse de este documento, la aeronave deberá someterse a la mayor inspección definida en su sistema de mantenimiento aprobado, a satisfacción de la DGAC;
- c) Si la aeronave es usada, deberá haber sido sometida a una inspección Check "C" o equivalente establecida por el fabricante para avión grande (Tipo II), o una inspección anual, de cien (100) horas o equivalente para avión pequeño (Tipo I), aceptable para la DGAC, mediante la cual se acredite su condición aeronavegable, no más de tres (3) meses antes de presentar la solicitud de primera certificación en Chile;
- d) La aeronave deberá tener aplicadas todas las Directivas de Aeronavegabilidad, las Modificaciones e Inspecciones Mandatorias aplicables que correspondan; y
- e) La DGAC establecerá mediante una inspección selectiva de sus registros y una inspección física y en vuelo, conforme a los procedimientos establecidos para tal efecto, que la aeronave está en condiciones de operar con seguridad.

2.16.1.4 Otras Aeronaves.

El solicitante podrá obtener un Certificado de Aeronavegabilidad Estándar para una aeronave no comprendida en los párrafos 2.16.1.1 al 2.16.1.3, si presenta la solicitud y antecedentes a través de un Centro de Mantenimiento Aeronáutico aprobado, vigente y habilitado por la DGAC y además:

- a) Demuestre a la DGAC evidencias de que la aeronave concuerda con un Diseño de Tipo aprobado bajo un Certificado de Tipo o Certificado de Tipo Suplementario;
- b) La aeronave (excepto aeronave certificada como experimental, a la que con anterioridad le ha sido emitido un Certificado de Aeronavegabilidad diferente bajo este párrafo) ha sido sometida a una inspección anual o equivalente, no más de tres (3) meses antes de presentar la solicitud de primera certificación en Chile, y encontrada aeronavegable por:
 - 1) El fabricante de la aeronave, ó
 - 2) Un Centro de Mantenimiento Aeronáutico aprobado, vigente y habilitado por la DGAC, ó
 - 3) Una empresa aérea cuya organización de mantenimiento ha sido autorizada y se encuentra vigente y habilitada por la DGAC.;
- c) La aeronave tiene incorporadas todas las Directivas de Aeronavegabilidad y las Modificaciones e Inspecciones Mandatorias que le son aplicables;

- d) La DGAC establecerá mediante una inspección que la aeronave está conforme con un Diseño de Tipo según las especificaciones nacionales de aeronavegabilidad y que la aeronave está en condiciones de operar con seguridad.

2.16.1.5 Requerimientos sobre el nivel de ruido.

Para la emisión del primer Certificado de Aeronavegabilidad Estándar se debe cumplir, además, con los requisitos de emisión de ruido aplicables.

2.16.1.6 Requisitos de Salida de Emergencia de Pasajeros.

Las aeronaves de Categoría transporte fabricadas después del 16 de Octubre de 1987, deberán cumplir con los requisitos del párrafo 2.1.3. Para estos efectos la fecha de fabricación es la que figura en la inspección de aceptación que demuestra el cumplimiento con el Diseño de Tipo.

2.16.1.7 Requisitos de prevención para la descarga voluntaria de combustible y emisión de gases de escape.

Para la emisión del primer Certificado de Aeronavegabilidad Estándar se debe cumplir, además, con los requisitos de gases y descarga voluntaria de combustible aplicables.

2.17 Certificado de Aeronavegabilidad Especial para aeronaves Categoría restringida.

2.17.1 Aeronaves fabricadas de acuerdo a un Certificado de Producción o a un Certificado de Tipo Solamente.

El solicitante podrá obtener un Certificado de Aeronavegabilidad Especial de Categoría restringida, para una aeronave con Certificado de Tipo Categoría restringida y que no tenga Certificado de Tipo en otras Categorías, si cumple las disposiciones aplicables del párrafo 2.16.

2.17.2 Otras aeronaves.

El solicitante podrá obtener un Certificado de Aeronavegabilidad Especial de Categoría restringida, para una aeronave con Certificado de Tipo Categoría restringida proveniente de las Fuerzas Armadas, o que previamente tenga un Certificado de Tipo en otras Categorías, después que sea inspeccionada por la DGAC y ésta determine que ha sido adecuadamente equipada, mantenida o reparada, según sea aplicable, para estar en condiciones de efectuar una operación segura.

2.17.3 Aeronaves importadas.

El solicitante podrá obtener un Certificado de Aeronavegabilidad Especial de Categoría restringida para una aeronave importada con Certificado de Tipo en la Categoría restringida, si presenta los antecedentes a través de un Centro de Mantenimiento Aeronáutico aprobado, vigente y habilitado por la DGAC y si cumple los siguientes requisitos:

- a) El país de fabricación de la aeronave certifica y la DGAC verifica mediante un análisis de antecedentes que la aeronave corresponde a un Diseño de Tipo válido en Chile;
- b) El solicitante presenta un Certificado de Aeronavegabilidad de Exportación o equivalente, emitido bajo la reglamentación del país exportador. De no disponerse de este documento la aeronave debe someterse a la mayor

inspección definida en su sistema de mantenimiento aprobado a satisfacción de la DGAC;

- c) Si la aeronave es usada, deberá haber sido sometida a una inspección Check "C" o equivalente establecida por el fabricante para aviones grandes (Tipo II) (Tipo I), o una inspección anual, de cien (100) horas o equivalente para aviones pequeños (Tipo I), aceptable para la DGAC, mediante la cual se acredite su condición aeronavegable, no más de tres (3) meses antes de presentar la solicitud de primera certificación en Chile;
- d) La aeronave debe tener cumplidas todas las Directivas de Aeronavegabilidad y Modificaciones e Inspecciones Mandatorias aplicables;
- e) La DGAC establecerá, mediante una verificación selectiva de sus registros y una inspección física y en vuelo, que la aeronave está en condiciones de operar con seguridad; y
- f) Requerimientos sobre el nivel de ruido de la aeronave: Para la emisión del primer Certificado de Aeronavegabilidad Especial Categoría restringida, se debe cumplir, además, con los requisitos de emisión de ruido aplicables.

2.18 Certificados de Aeronavegabilidad múltiples.

2.18.1 El solicitante de un Certificado de Aeronavegabilidad Especial en Categoría restringida y en una o más Categorías, excepto experimental, podrá además solicitar Certificados de Aeronavegabilidad en otras Categorías, si se cumplen las siguientes condiciones:

- a) Que demuestre el cumplimiento de los requisitos de cada Categoría, cuando la aeronave esté configurada para esa Categoría;
- b) Demuestre que la aeronave puede ser convertida de una Categoría a otra, retirando o agregando el equipamiento necesario, mediante medios mecánicos simples;
- c) Demuestre que la aeronave cumple además con los requisitos de gases y ventilación de combustible aplicables;
- d) La aeronave tiene un Certificado de Tipo válido para la DGAC en cada una de las Categorías solicitadas; y
- e) Está en condiciones de operar con seguridad, después de ser inspeccionada conforme a los procedimientos que la DGAC establezca para tal efecto.

2.18.2 Una aeronave certificada bajo esta disposición deberá ser inspeccionada por un Centro de Mantenimiento Aeronáutico aprobado, vigente y habilitado en el material, para determinar su estado de aeronavegabilidad y certificar su vuelta al servicio, cada vez que la aeronave sea convertida de una categoría a otra. Esta inspección deberá ser anotada en los registros de la aeronave.

2.19 Certificados de Aeronavegabilidad Experimentales.

El Certificado de Aeronavegabilidad Experimental se emite para los siguientes propósitos:

- a) Ensayo de nuevas concepciones de diseño de aeronaves, nuevos equipos, instalaciones, técnicas operacionales o nuevos empleos para la aeronave;
- b) Desarrollo de vuelos de ensayo y otras operaciones para la demostración de cumplimiento de requisitos de aeronavegabilidad, incluyendo los vuelos

necesarios para la emisión de Certificado de Tipo o Certificado de Tipo Suplementario, vuelos de verificación de cambios mayores de diseño y vuelos para demostrar el cumplimiento de los requisitos de funcionamiento y confiabilidad establecidos;

- c) Entrenamiento de tripulaciones de vuelo del explotador;
- d) Demostración de capacidades de vuelo, performances o características inusuales de la aeronave en festivales aéreos, filmaciones cinematográficas, televisivas o acontecimientos similares, mantención de eficiencia de tripulaciones para vuelos de exhibición, incluyendo para las personas que exhiban la aeronave la realización de los vuelos hacia y desde tales demostraciones y festivales aéreos;
- e) Competencias aéreas, incluyendo para los participantes el entrenamiento para tales competencias y el efectuar los vuelos hacia y desde los lugares de competición;
- f) Utilización de la aeronave para estudios de mercado, demostraciones de ventas y entrenamiento de tripulación para clientes, siempre que se cumpla lo establecido en el párrafo 2.22;
- g) Operación de una aeronave cuya mayor parte ha sido fabricada o ensamblada a partir de kit por personas que llevan a cabo el proyecto para efectos de su propia educación o recreación.

2.20 Certificados de Aeronavegabilidad Especial Categoría Experimental.

2.20.1 Generalidades.

El solicitante podrá obtener un Certificado de Aeronavegabilidad Especial de Categoría experimental, si cumple con lo siguiente:

- a) Presenta directamente si es el fabricante, o a través de un Centro de Mantenimiento aprobado, vigente y habilitado, una solicitud con la siguiente información:
 - 1) Una declaración definiendo los propósitos de empleo de la aeronave, en la forma y manera prescrita por la DGAC;
 - 2) Información necesaria para identificación y análisis de la aeronave, tales como fotografías, planos, descripción, cálculos, etc.
 - 3) Cualquiera otra información pertinente que la DGAC considere necesaria para la protección de terceros.
- b) La aeronave deberá cumplir las Modificaciones e Inspecciones Mandatorias aplicables;
- c) Presentar la aeronave para ser inspeccionada conforme a los procedimientos que la DGAC establezca para tal efecto;
- d) En caso que una aeronave sea utilizada con propósitos experimentales, deberá suministrar la siguiente información:
 - 1) El propósito del experimento;
 - 2) Los tiempos estimados y el número de vuelos requeridos para el experimento;
 - 3) El área sobre la cual se llevará a cabo el experimento; y

4) Planos de tres (3) vistas o fotografías equivalentes con las dimensiones de la aeronave y toda otra información que la DGAC considere necesaria. Se exceptúan las aeronaves convertidas a partir de otra que tenga Certificado de Tipo aprobado y sin cambios apreciables en la configuración externa.

e) Demuestre ante la DGAC que la aeronave está en condiciones de operar con seguridad, conforme con los procedimientos establecidos para tal efecto.

2.21 Certificado de Aeronavegabilidad Especial Categoría experimental para aeronaves utilizadas en estudios de mercado, demostraciones para ventas y entrenamientos de tripulaciones del comprador.

2.21.1 El fabricante de aeronaves podrá solicitar un Certificado de Aeronavegabilidad Especial Categoría experimental para una aeronave que se usará en estudios de mercado, demostraciones para venta, o entrenamiento de tripulantes del comprador.

2.21.2 El fabricante de motores de aeronave que haya alterado una aeronave con Certificado de Tipo instalando motores diferentes fabricados por él, podrá solicitar un Certificado de Aeronavegabilidad Especial Categoría experimental para tal aeronave, para ser usada en estudios de mercado, demostraciones de venta o entrenamiento de tripulantes de comprador, siempre que la aeronave original antes de la alteración hubiese tenido un Certificado de Tipo en Categoría normal, acrobática, commuter o transporte.

2.21.3 La persona que haya alterado el diseño de una aeronave con Certificado de Tipo podrá solicitar un Certificado de Aeronavegabilidad Especial categoría experimental para la aeronave alterada, de acuerdo a los procedimientos establecidos por la DGAC, si la usa para estudios de mercado, demostraciones de venta o entrenamiento de tripulantes del comprador, siempre que la aeronave original antes de la alteración hubiese tenido un Certificado de Tipo en Categoría normal, utilitaria, acrobática, commuter o transporte.

2.21.4 El solicitante de un Certificado de Aeronavegabilidad Especial Categoría experimental de acuerdo a este párrafo 2.21, deberá presentar adicionalmente a lo establecido en el párrafo 2.20, una comprobación de lo siguiente:

a) Que ha establecido e implementado un Programa de Inspección y Mantenimiento para asegurar la conservación del estado de aeronavegabilidad de la aeronave; y

b) Que la aeronave haya volado:

1) Un mínimo de cincuenta (50) horas de vuelo, o

2) Cinco (5) horas de vuelo al menos, si la aeronave que ha sido modificada tiene Certificado de Tipo.

2.22 Permisos Especiales de Vuelo.

2.22.1 La DGAC otorgará un Certificado de Aeronavegabilidad Especial en forma de un Permiso Especial de Vuelo, al explotador de una aeronave que, sin cumplir la totalidad de las especificaciones de aeronavegabilidad aplicables, demuestre que su aeronave está capacitada para realizar un vuelo con seguridad en los siguientes casos:

a) Traslado de una aeronave (ferry flight) al lugar en que se le ejecutará mantenimiento, reparación, una alteración o será almacenada;

- b) Traslado de una aeronave (ferry flight) por entrega o exportación de la aeronave;
- c) Traslado de una aeronave (ferry flight) desde la fábrica o lugar de venta hasta la ciudad donde será presentada a certificación de aeronavegabilidad;
- d) Vuelos de prueba de producción para aeronaves nuevas en fabricación;
- e) Traslado de una aeronave (ferry flight) para la evacuación de la aeronave desde áreas con amenazas de daño o catástrofe;
- f) Demostraciones de vuelo a clientes en aeronaves recién fabricadas que hayan completado satisfactoriamente sus vuelos de prueba de producción;
- g) Vuelos de mantenimiento, cuando no cuente con un Certificado de Aeronavegabilidad vigente, con el propósito de comprobar el estado de la aeronave o sus componentes después de haberse efectuado mantenimiento, reparación o una alteración.

2.22.2 La DGAC podrá emitir también un Permiso Especial de Vuelo para autorizar la operación de una aeronave excedida en el peso máximo de despegue autorizado y para un vuelo que exceda su autonomía normal, sobre el agua, o sobre áreas terrestres sin las adecuadas facilidades de aterrizaje o abastecimiento de combustible.

El exceso de peso que puede ser autorizado bajo esta disposición está limitado al combustible adicional, contenedores de combustibles y equipos de navegación necesarios para el vuelo.

2.22.3 Otorgamiento de Permiso Especial de Vuelo.

2.22.3.1 El solicitante de un Permiso Especial de Vuelo deberá presentar una solicitud de la manera establecida por la DGAC, a través de un CMA aprobado, vigente y habilitado en la aeronave, indicando lo siguiente:

- a) Propósito del vuelo;
- b) Ruta prevista, si corresponde;
- c) Tripulación requerida y equipamiento necesario para operar la aeronave en forma adecuada y segura;
- d) Motivos, en caso de existir, por los cuales la aeronave no cumple con las especificaciones de aeronavegabilidad aplicables;
- e) Cualquiera restricción que el solicitante considere necesaria para la operación segura de la aeronave; y
- f) Cualquiera otra información que requiera la DGAC, con el propósito de establecer limitaciones operativas.

2.22.3.2 La DGAC podrá efectuar o requerir que el solicitante efectúe las inspecciones o las pruebas necesarias para verificar la seguridad de la operación de la aeronave, en forma previa a la realización del vuelo.

2.22.3.3 La DGAC determinará el período de vigencia del Permiso Especial de Vuelo para cada aeronave en particular, tomando en consideración los motivos específicos para el cual fue solicitado.

2.22.3.4 El solicitante o explotador se asegurará, en conformidad con procedimientos aceptables para la DGAC, que el personal de operaciones esté en conocimiento que

los Permisos Especiales de Vuelo no son válidos en espacio aéreo extranjero, a menos que éstos sean comunicados y aceptados por los Estados que sobrevuele la aeronave.

2.23 Renovación de Certificados de Aeronavegabilidad.

- 2.23.1 El explotador podrá renovar un Certificado de Aeronavegabilidad presentando una solicitud en la manera y forma establecida por la DGAC, a través de un Centro de Mantenimiento Aeronáutico aprobado, vigente y habilitado en el material.
- 2.23.2 La renovación del Certificado de Aeronavegabilidad se efectuará después del análisis de los antecedentes presentados y que la DGAC determine en base a una inspección en tierra y en vuelo, que la aeronave está en condiciones de operar con seguridad.
- 2.23.3 Los Certificados de Aeronavegabilidad se renovarán de acuerdo a los períodos establecidos en el párrafo 2.15 de este Reglamento.

CAPÍTULO 3

MANTENIMIENTO DE LA AERONAVEGABILIDAD

3.1 Mantenimiento de Aeronaves.

3.1.1 Condiciones generales.

El Certificado de Aeronavegabilidad de una aeronave se mantendrá vigente si se cumplen las siguientes condiciones:

- a) Se han efectuado las inspecciones, mantenimiento o trabajos técnicos aeronáuticos que se indican en el Programa de Mantenimiento respectivo, aprobado por la DGAC;
- b) La documentación técnica que se utilice como soporte para efectuar inspecciones, mantenimiento o trabajos técnicos aeronáuticos se encuentre vigente y actualizada;
- c) La aeronave, parte de la misma, o sus componentes, han sido sometidos a un trabajo técnico aeronáutico y cuenta con una certificación de vuelta al servicio relativa a dichos trabajos;
- d) La aeronave cumple con las especificaciones técnicas establecidas en la hoja de datos del Certificado de Tipo y manuales aprobados;
- e) Las personas responsables de dar la declaración de la conformidad de mantenimiento o de certificar la vuelta al servicio, están calificadas de acuerdo al Reglamento de Licencias al personal aeronáutico y tienen licencia vigente;
- f) Las inspecciones, mantenimiento o trabajos técnicos aeronáuticos, han sido efectuados en un Centro de Mantenimiento Aeronáutico aprobado o reconocido por la DGAC, habilitado en el material y con certificado vigente;
- g) Se han cumplido los requisitos de una Modificación e Inspección Mandatoria que le sea aplicable, en los plazos establecidos en ella;
- h) Se han efectuado las anotaciones que correspondan en los registros de mantenimiento, en una forma aceptada por la DGAC; y
- i) Se ha demostrado, a satisfacción de la DGAC que, cualquier cambio por modificaciones o alteraciones aprobadas y aplicadas a la aeronave, no constituye un cambio acústico de acuerdo a los estándares que para estos efectos se establecen en la reglamentación respectiva.

3.1.2 Alteraciones y reparaciones.

Todas las alteraciones y reparaciones que se efectúen a la aeronave y sus componentes deberán cumplir con los requisitos de aceptación establecidos por la DGAC. Se aplicarán procedimientos que garanticen el debido cumplimiento de las acciones pertinentes y la conservación de los antecedentes que demuestren que se ha cumplido con los requisitos de aeronavegabilidad.

3.2 Inspecciones.

3.2.1 Inspección anual.

El explotador de toda aeronave con Certificado de Aeronavegabilidad vigente, cualquiera que sea su duración y sujeta a un sistema de mantenimiento periódico, deberá cumplir en los doce (12) meses precedentes los siguientes requisitos:

- a) Haber aprobado una inspección anual o de cien (100) horas de la aeronave y ser certificada para vuelta al servicio por un Centro de Mantenimiento Aeronáutico aprobado o reconocido por la DGAC, vigente y habilitado en el tipo de aeronave;
- b) Haber aprobado una inspección para el otorgamiento del primer Certificado de Aeronavegabilidad de la aeronave de conformidad con el Capítulo 2 de este Reglamento; y
- c) Tener actualizadas el estado de aplicación de las Modificaciones e Inspecciones Mandatorias y el cumplimiento de cualquier otra disposición mandatoria que establezca la DGAC para la Categoría de aeronave.

3.2.2 Registro de una inspección anual.

La ejecución de la inspección anual deberá ser anotada por el Centro de Mantenimiento Aeronáutico correspondiente en la bitácora y en los registros de mantenimiento de la aeronave.

3.2.3 Excepciones.

Se exceptúan de la inspección anual las siguientes aeronaves:

- a) Las autorizadas por la DGAC para ser mantenidas según un Programa de Inspecciones Progresivas, y
- b) Las autorizadas por la DGAC para ser mantenidas según un Programa de Mantenimiento para aviones grandes (Tipo II). La aeronave deberá estar incluida en el Manual de Control de Mantenimiento (MCM) de la empresa que tiene dicho programa de mantenimiento aprobado.

3.2.4 Inspección progresiva.

3.2.4.1 El explotador que desee emplear un programa de inspección progresiva para su aeronave deberá presentar para su aprobación, una modificación al Programa de Mantenimiento que contenga:

- a) La definición de la inspección progresiva, incluyendo la continuidad de la responsabilidad de inspección, la preparación de informes y la conservación de los registros de mantenimiento;
- b) Los intervalos en horas, ciclos o días para efectuar inspecciones de rutina y de detalle, incluyendo instrucciones en caso de exceder un intervalo de inspección en no más de diez (10) horas, mientras se está en ruta y procedimientos para cambiar un intervalo de inspección debido a la experiencia en servicio;
- c) El detalle de las cartillas de inspección e instrucciones para su uso; y
- d) El detalle del sistema de registros de mantenimiento e instrucciones para su uso.

3.2.4.2 Si se decide no proseguir con el sistema de inspección progresiva, el explotador deberá en forma inmediata notificarlo por escrito a la DGAC y realizar la inspección anual, de cien (100) horas o equivalente a esa aeronave.

3.2.4.3 Una Inspección de cien (100) horas o equivalente a la aeronave se considera como una inspección detallada de ésta y de todos sus componentes.

3.2.5 Programa de Mantenimiento.

- 3.2.5.1 El explotador deberá efectuar el mantenimiento de su aeronave conforme a un Programa de Mantenimiento aprobado por la DGAC, el cual deberá ser presentado por el explotador.
- 3.2.5.2 El programa establecido en el Manual de Mantenimiento del fabricante se considerará aprobado.
- 3.2.5.3 El Programa de Mantenimiento deberá incluir por lo menos la siguiente información:
- a) Instrucciones y procedimientos para la realización de inspecciones para el tipo y modelo de la aeronave, indicando las pruebas y verificaciones necesarias. Las instrucciones y procedimientos deben estipular en detalle las partes y áreas de la célula, motores, hélices, rotores y componentes, incluyendo el equipo de supervivencia y emergencia que debe ser inspeccionado;
 - b) Instrucciones para efectuar las inspecciones y reemplazos que se programen, referidos en términos de tiempo en servicio, tiempo calendario, ciclos de operaciones, condición técnica, o cualquiera combinación de éstos; y
 - c) Instrucciones que contemplen principios relativos a Factores Humanos.
- 3.2.5.4 El explotador de una aeronave podrá solicitar a la DGAC la aprobación de un programa de mantenimiento diferente al establecido por el fabricante, siempre y cuando demuestre que:
- a) El Programa de Mantenimiento presentado cumple con lo establecido en el párrafo 3.2.5.3 de este Reglamento; y
 - b) Cuenta con un Programa de Confiabilidad aprobado por la DGAC y demuestre experiencia en su aplicación a lo menos durante los doce (12) meses previos.
- 3.2.5.5 Si se cambia de un Programa de Mantenimiento a otro, se deberán aplicar los tiempos en servicio, tiempos calendarios, o ciclos de operación acumulados en el programa anterior, con la finalidad de determinar los tiempos de inspección del nuevo programa.

3.3 Registros de Mantenimiento.

Será responsabilidad del explotador controlar que los trabajos aeronáuticos que se realicen en sus aeronaves o componentes o partes de ésta, sean ejecutados en un Centro de Mantenimiento Aeronáutico aprobado, vigente y habilitado; y, por otra parte, mantener actualizados los manuales relacionados con la documentación técnica de las aeronaves y los siguientes registros de mantenimiento durante los plazos estipulados:

- a) Tiempo total de servicio de la aeronave, motores, hélices, ya sea en horas, ciclos o tiempo calendario y tiempo de servicio (horas, tiempo calendario y ciclos, según corresponda) de la aeronave desde su última revisión general (overhaul), de los componentes sujetos a overhaul obligatorio y de los componentes de duración limitada (tiempo de vida útil);
- b) Situación de cumplimiento de todas las disposiciones obligatorias para el mantenimiento de la aeronavegabilidad. Modificaciones e Inspecciones Mandatorias;
- c) Información Técnica y autorizaciones relativas a las alteraciones y reparaciones efectuadas en las aeronaves y sus componentes;
- d) Registro actualizado de cumplimiento del Programa de Mantenimiento aprobado para el avión;

- e) Registro detallado de cada trabajo de mantenimiento efectuado, con las correspondientes firmas de Conformidad de Mantenimiento;
- f) Bitácora de mantenimiento de aeronave, motor y hélice; y
- g) Peso y balance actualizado de la aeronave.

3.3.1 Los registros enumerados anteriormente serán conservados durante un período mínimo de ciento ochenta (180) días después de retirado definitivamente del servicio el producto a que se refiere, con excepción del registro indicado en letra f), el que se conservará durante por lo menos dos años (2), a partir de la firma de la "Declaración de Conformidad de Mantenimiento". Sin embargo, los registros de mantenimiento correspondientes a los trabajos de revisión general, deberán mantenerse a lo menos hasta la próxima revisión general.

3.3.2 En el caso de cambio temporal del explotador los registros se pondrán a disposición del nuevo explotador. Si el cambio es permanente, los registros se transferirán al nuevo explotador.

3.4 Centros de Mantenimiento Aeronáuticos (CMA)

3.4.1 Responsabilidad del explotador.

Será responsabilidad del explotador de la aeronave contar con un sistema de mantenimiento propio o contratar los servicios de un Centro de Mantenimiento Aeronáutico aprobado, vigente y debidamente habilitado y de mantener los registros de mantenimiento de la aeronave.

3.4.2 Condiciones para efectuar un trabajo técnico aeronáutico

3.4.2.1 Los trabajos técnicos aeronáuticos sólo podrán ser efectuados por un Centro de Mantenimiento Aeronáutico aprobado, vigente y habilitado en el modelo de aeronave, motor de aeronave, hélice o componente de aeronave, según corresponda, si es nacional o reconocido si es extranjero.

3.4.2.2 El Centro de Mantenimiento Aeronáutico deberá tener definido en su Manual de Procedimientos de Mantenimiento (MPM) la organización con que ejecuta los trabajos, el personal, medios y los procedimientos de inspección que aseguren que todo trabajo técnico aeronáutico realizado se efectúe de acuerdo con los manuales del fabricante y publicaciones técnicas aplicables aprobadas.

3.4.2.3 La extensión de los trabajos que pueden desarrollar los Centros de Mantenimiento será establecida en su Certificado de Centro de Mantenimiento Aeronáutico y Hoja de Limitaciones correspondiente, otorgados por la DGAC.

3.4.2.4 El Centro de Mantenimiento Aeronáutico que requiera subcontratar un trabajo en un taller no autorizado como complemento de un trabajo técnico aeronáutico, deberá solicitarlo a la DGAC según los procedimientos establecidos para tal efecto.

Empresas de Aeronavegación Comercial Extranjeras

Las empresas o aeronaves extranjeras que realicen servicios de cabotaje u otra clase de servicios de aeronáutica comercial, autorizadas tanto por la DGAC como por la Junta de Aeronáutica Civil, deberán dar cumplimiento a este Reglamento.

CAPÍTULO 4

CONTROL DEL MANTENIMIENTO DE LA AERONAVEGABILIDAD

4.1 Control efectuado por la Autoridad Aeronáutica

4.1.1 Inspectores de Aeronavegabilidad

- a) La DGAC establecerá y mantendrá una fiscalización de la aeronavegabilidad de las aeronaves y de los Centros de Mantenimiento Aeronáutico, mediante inspecciones efectuadas durante los trabajos de mantenimiento o previo a la realización de las operaciones, con el objeto de establecer que éstos se ajusten a las normas de aeronavegabilidad.
- b) Los inspectores serán funcionarios de la DGAC, quienes contarán con una credencial que los identifique como tales y su designación será comunicada a los explotadores y a los Centros de Mantenimiento Aeronáutico.
- c) Los explotadores y los Centros de Mantenimiento Aeronáutico deberán otorgar facilidades a los Inspectores de la DGAC para el cumplimiento de sus funciones, las que comprenderán libre acceso a la aeronave, a las instalaciones y infraestructura y dependencias en que se efectúan trabajos de mantenimiento y el derecho a inspeccionar la organización, licencias del personal aeronáutico, registros de mantenimiento y sus procedimientos.
- d) Los inspectores de aeronavegabilidad tendrán, durante las fiscalizaciones que efectúen, la facultad de establecer que la aeronave no cumple con los requisitos exigidos por los reglamentos sobre aeronavegabilidad y podrán declarar que ésta no es aeronavegable, lo que producirá el efecto de poner término a la vigencia del Certificado de Aeronavegabilidad de la aeronave inspeccionada.

4.1.2 Los Inspectores de aeronavegabilidad de la DGAC fiscalizarán los procedimientos de mantenimiento que se emplean para conservar las aeronaves o partes de éstas en estado de aeronavegabilidad, de la siguiente forma:

- a) Durante las inspecciones que se efectúan con motivo de la Certificación de una aeronave;
- b) Mediante inspecciones programadas anunciadas previamente; y
- c) Mediante inspecciones imprevistas.

4.2 Inspecciones por Certificación.

Las inspecciones con motivo de la certificación incluyen:

- a) Una inspección física a la aeronave y un vuelo de verificación;
- b) Una inspección a la documentación legal y reglamentaria; y
- c) Una inspección por muestreo a los historiales, registros de mantenimiento, cartillas de inspección, cumplimiento de Modificaciones e Inspecciones Mandatorias y plan de reemplazos o cualquier otro registro técnico que permita determinar la forma en que el explotador mantiene su aeronave.

4.3 Inspecciones Programadas e Imprevistas.

Las inspecciones programadas y las imprevistas efectuadas por la DGAC podrán incluir lo siguiente:

- a) Las actividades señaladas en el párrafo 4.2;

- b) El control del personal, talleres, equipos, herramientas, literatura técnica y reglamentaria empleada por el CMA que ejecuta el mantenimiento de la aeronave; y
- c) La ejecución de los trabajos de mantenimiento.

4.4 Responsabilidad del mantenimiento.

- 4.4.1 El explotador de la aeronave es el responsable del "estado actual de aeronavegabilidad", así como el mantenimiento de la aeronavegabilidad que se efectúa en su aeronave.
- 4.4.2 Si durante el control de la aeronavegabilidad la autoridad aeronáutica considera que el estado de la aeronave, los trabajos técnicos aeronáuticos efectuados o cualquier otro antecedente técnico u operacional son deficientes y comprometen la aeronavegabilidad, podrá establecer que dicha aeronave no se encuentra aeronavegable, por lo que el Certificado de Aeronavegabilidad perderá su vigencia. Esta facultad será especialmente aplicable en los casos de incumplimiento de algún punto de los establecidos en el párrafo 3.1.1.
- 4.4.3 Según lo dispuesto en el párrafo 4.4.2. el Certificado de Aeronavegabilidad no recuperará su vigencia hasta que el explotador certifique que las observaciones encontradas han sido solucionadas adecuadamente.