

DAN 103



CHILE

DIRECCIÓN GENERAL  
DE AERONÁUTICA CIVIL

Para opinión usuarios (Edición 1  
Enmienda 3):

Observaciones y/o comentarios  
dirigirlos a

[fbolton@dgac.gob.cl](mailto:fbolton@dgac.gob.cl) ◦  
[alejandro.doren@dgac.gob.cl](mailto:alejandro.doren@dgac.gob.cl)

**Nota:** Al examinar la propuesta de enmienda, no se sienta en la obligación de comentar los aspectos de redacción, ya que de eso se encargará el grupo normativo durante su examen final del proyecto de enmienda.

VEHÍCULOS ULTRALIVIANOS  
MOTORIZADOS

## **CAPÍTULO A**

### **GENERALIDADES**

#### **103.001 Definiciones**

##### **AERONAVE**

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

##### **AERONAVEGABILIDAD**

Características 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.

##### **CAS**

Velocidad aérea calibrada

##### **CLASES DE ESPACIO AÉREO DE LOS SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO**

Partes del espacio aéreo de dimensiones definidas, designadas alfabéticamente, dentro de las cuales pueden realizarse tipos de vuelos específicos y para las que se especifican los servicios de tránsito aéreo y las reglas de operación

##### **CREPÚSCULO CIVIL**

Es el lapso crepuscular que precede a la salida del sol hasta que es de día (Crepúsculo Civil Matutino) y el que sigue desde que éste se pone hasta que es de noche (Crepúsculo Civil Vespertino).

Comienza el Crepúsculo Civil Matutino y termina el Crepúsculo Civil Vespertino, cuando el centro del disco solar está a seis grados por debajo del horizonte verdadero.

##### **ESPACIO AÉREO CONTROLADO**

Espacio aéreo de dimensiones definidas dentro del cual se facilita servicio de control de tránsito aéreo, de conformidad con la clasificación del espacio aéreo.

##### **DÍA**

Las horas comprendidas entre el comienzo del crepúsculo civil matutino y el fin del crepúsculo civil vespertino.

##### **NOTAM (NOTICE TO AIRMEN)**

Aviso distribuido por medio de telecomunicaciones, que contiene información relativa al establecimiento, condición o modificación de cualquier instalación aeronáutica, servicio, procedimiento o peligro, cuyo conocimiento oportuno es

esencial para el personal encargado de las operaciones de vuelo.

### **PILOTO AL MANDO**

Piloto designado por el operador (Propietario) para estar al mando y encargarse de la realización segura de un vuelo.

### **VEHÍCULO ULTRALIVIANO MOTORIZADO (ULM)**

Aeronave motorizada con un peso inferior a 160 Kg. sin considerar equipos opcionales de seguridad permitidos y que se utiliza para propósitos deportivos y recreativos, y está exenta del régimen de matrícula.

### **ZONA PELIGROSA (D)**

Espacio aéreo de dimensiones definidas en el cual pueden desplegarse en determinados momentos, actividades peligrosas para el vuelo de las aeronaves.

Publicadas por la DGAC en el AIP Chile y disponible en la página Web institucional [www.dgac.gob.cl /servicios online/ IFIS](http://www.dgac.gob.cl/serviciosonline/IFIS).

### **ZONA PROHIBIDA (P)**

Espacio aéreo de dimensiones definidas sobre el territorio o las aguas jurisdiccionales, dentro del cual está prohibido el vuelo de las aeronaves.

Publicadas por la DGAC en el AIP Chile y disponible en la página Web institucional [www.dgac.gob.cl /servicios online/ IFIS](http://www.dgac.gob.cl/serviciosonline/IFIS).

### **ZONA RESTRINGIDA (R)**

Espacio aéreo de dimensiones definidas sobre el territorio o las aguas jurisdiccionales, dentro del cual está restringido el vuelo de las aeronaves, de acuerdo con determinadas condiciones especificadas.

Estas áreas se encuentran publicadas por la DGAC en el AIP Chile disponible en la página Web institucional [www.dgac.gob.cl /servicios online/ IFIS](http://www.dgac.gob.cl/serviciosonline/IFIS).

## **103.003 Aplicación**

- (a) Esta Norma se aplicará a todo ULM que sea operado en el espacio aéreo nacional, cualquiera sea la nacionalidad de su propietario o su Estado de origen.
- (b) Los operadores (propietarios) de Ultralivianos Motorizados (ULM) que, al 22 de noviembre del 2007, hubiesen tenido registrado ante la DGAC estas aeronaves, pueden seguir manteniendo tal condición hasta:
  - (1) El término de su vida útil;
  - (2) Cambio de categoría de la aeronave; o
  - (3) Por la renuncia expresa del propietario del ULM.

### **103.005 Características técnicas de los ULM**

Todo ULM que sea operado en el espacio aéreo nacional deberá reunir las siguientes características técnicas mínimas:

- (a) Su peso vacío no excederá los 160 kilogramos.  
Sólo por razones de seguridad en las operaciones aéreas, se permitirá incorporar equipos opcionales, independientes del peso establecido anteriormente. El peso máximo permitido en equipos opcionales será el equivalente al 30% del peso del vehículo ULM;
- (b) Su capacidad máxima de combustible será de 60 litros;
- (c) Su límite de velocidad será de 65 nudos (CAS); y
- (d) Su velocidad máxima de pérdida sin potencia (stall) no deberá exceder los 35 nudos (CAS).
- (e) En el caso de ULM equipados con motores eléctricos, el peso de las baterías eléctricas no excederá el equivalente en peso a la capacidad de combustible máxima.

### **103.007 Registro y control del ULM en la DGAC**

La aeronave deberá estar incorporada en el registro y control de ULM que al efecto llevará la DGAC. El operador (Propietario) deberá presentar la documentación y/o antecedentes del ULM y coordinar con la DGAC, para revisar y acreditar que la aeronave cumple con las características para ser considerado como ULM. Lo establecido en el presente párrafo se deberá efectuar de acuerdo con lo siguiente:

- (a) La DGAC deberá mantener un registro para el control de los ULM y del equipo de comunicaciones aeronáuticas (cuando corresponda), asociada al vehículo ultraliviano motorizado, el que debe contener los siguientes antecedentes:
  - (1) Vehículo Ultraliviano Motorizado.
    - (i) Identificación del ULM;
    - (ii) Identificación del Fabricante;
    - (iii) Modelo;
    - (iv) Número de Serie;
    - (v) Número de plazas;
    - (vi) Nombre del Operador (Propietario);
    - (vii) Domicilio y número telefónico del Operador (Propietario);
    - (viii) Correo electrónico del Operador (Propietario);y
    - (ix) Observaciones.

(2) Equipo de comunicación aeronáutica, si corresponde.

- (i) Marca;
- (ii) Modelo;
- (iii) Fecha otorgamiento inicial;
- (iv) Fecha de otorgamiento; y
- (v) Fecha de vencimiento.

(b) Inspección para el registro y control.

La DGAC efectuará la inspección del ULM constatando lo siguiente:

- (1) El ULM deberá tener las características definidas en 103.005;
- (2) Pesaje del vehículo. El pesaje se efectuará en un lugar adecuado con piso nivelado utilizando balanzas calibradas;
- (3) Pesaje de equipos opcionales de seguridad. Se deberá pesar y registrar en forma individual cada equipo opcional, establecido en 103.014 (a).
- (4) Se verificará la capacidad del estanque de combustible; y
- (5) Se verificarán los equipos de comunicaciones, si procede.

Los vehículos ULM están autorizados para llevar equipos de comunicaciones aeronáuticas. El operador (Propietario) que opta por operar y utilizar comunicaciones aeronáuticas debe solicitar y renovar cada cuatro (4) años la autorización, para el uso de equipo de comunicaciones VHF, de acuerdo con lo siguiente:

- (i) Para usar un equipo VHF se deberá:
  - (A) Presentar el Formulario 103/02 adjunto como Apéndice "B" de esta DAN, firmado por un CMA (Centro de Mantenimiento Aeronáutico) habilitado en aviónica y vigente, que certifique que el equipo opera con seguridad; y
  - (B) Obtener de la DGAC la conformidad al Formulario 103/02, correspondiente al certificado de instalación del equipo VHF emitido por el CMA.
- (ii) Para la renovación de la certificación de estado de operatividad de los equipos de comunicaciones, el operador (Propietario) deberá:
  - (A) Efectuar la certificación del equipo de comunicaciones en un CMA de aviónica, el cual deberá emitir el formulario DGAC 103/02, certificando la operatividad del equipo; y
  - (B) Solicitar a la DGAC, la renovación de uso de equipo de comunicaciones, previa presentación de la certificación del equipo. La solicitud deberá efectuarse con una antelación de

treinta (30) días a la fecha de vencimiento de dicha autorización.

- (iii) En caso de que el operador (propietario) no opte por un equipo de comunicaciones aeronáutico como se indica en (i) y (ii), deberá llevar siempre al menos un equipo de comunicaciones portátil, que le permita mantener comunicaciones con tierra ante cualquier situación de emergencia.

(6) Velocidades.

Los datos de velocidades máximas y de stall de la aeronave, el operador (propietario) deberá entregarlos al inspector.

(7) Verificará la instalación de la placa informativa de acuerdo con 103.015.

(c) Documento de Registro de Identificación y Control de Antecedentes.

La DGAC emitirá, después de verificar el cumplimiento de lo establecido en el punto 103.009, letra (b), un documento denominado "Registro de Identificación y Control de Antecedentes" que se emitirá por una sola vez y no tiene fecha de vencimiento, a través del formulario indicado en apéndice "A". Dicho documento debe contener la siguiente información:

(1) Datos del Operador (Propietario):

- (i) Nombre completo;
- (ii) RUT;
- (iii) Dirección;
- (iv) Correo electrónico del Operador (Propietario); y
- (v) Teléfono.

(2) Datos del ULM:

- (i) Código de Identificación asignado al ULM;
- (ii) Marca, modelo de la aeronave y N° de serie;
- (iii) Capacidad del o los estanque(s) de combustible;
- (iv) Peso y fecha de pesaje;
- (v) Velocidad máxima;
- (vi) Velocidad de Stall;
- (vii) Fecha de otorgamiento;
- (viii) Equipos opcionales;
- (ix) Peso total de equipos opcionales instalados; y
- (x) N° de plazas

## **103.009 Identificación y marcas distintivas en vehículo ULM**

Los ULM deberán llevar una Identificación y marcas distintivas, como se señala a continuación:

### **(a) Identificación.**

La DGAC, asignará a cada ULM un número de identificación de acuerdo con la siguiente codificación:

ULM seguido de un número de tres dígitos, según orden correlativo de inscripción. (Ej.: ULM 004. En el caso de exceder el número 999, se seguirá con el número 1000 hacia adelante).

### **(b) Marcas distintivas.**

Las marcas de identificación para vehículos ULM se deberán pintar o fijar a las aeronaves, debiendo ser permanentes y estar en todo momento limpias y legibles. Las marcas se deberán ubicar de acuerdo con:

#### **(1) ULM de ala fija.**

Llevará las marcas en las alas y fuselaje o en la superficie vertical del empenaje.

##### **(i) Alas.**

Se posicionará una marca en la superficie superior del ala derecha y otra en la superficie inferior del ala izquierda, pudiendo también extenderse a través de la totalidad de ambas superficies, conservando en lo posible igual distancia de los bordes de ataque y de fuga de ambas alas.

##### **(ii) Fuselaje.**

Se posicionarán las marcas en ambos lados del fuselaje o estructura equivalente, entre las alas y el empenaje.

##### **(iii) Empenaje.**

Cuando se ubiquen las marcas en la superficie vertical del empenaje, van en ambos lados. Si hay más de un plano vertical de empenaje, deben aparecer en la cara exterior de los planos externos.

#### **(2) ULM de ala rotatoria.**

Las marcas deberán instalarse a cada lado de la cabina, fuselaje, estructura equivalente o en el empenaje.

#### **(3) ULM sin fuselaje.**

Las marcas deberán ubicarse, una en la superficie superior del ala derecha y otra en la superficie inferior del ala izquierda, pudiendo también

extenderse a través de la totalidad de ambas superficies, conservando en lo posible igual distancia de los bordes de ataque y de fuga de ambas alas.

(4) Casos especiales.

Los ULM que tenga una configuración especial, la ubicación de las marcas será asignada por la DGAC (Patrike, Paramotor o similar).

(c) Dimensiones de las marcas de identificación.

En las alas y/o fuselaje, deberán ser de una dimensión compatible con el tamaño de la superficie.

(d) Tipos de caracteres.

Se deberá utilizar los siguientes tipos de caracteres:

- (1) Las letras y números deberán ser de tipo arábico, sin adornos. Las letras deben ser mayúsculas;
- (2) El ancho de los caracteres y la longitud de los guiones, deberá ser de dos tercios la altura;
- (3) Las letras, números y guiones deberán estar constituidos por líneas llenas y de un color que contraste claramente con el fondo;
- (4) El ancho de las líneas por las cuales se dibuja una letra o número, deberá ser de un sexto de la altura de éste;
- (5) Cada letra o número deberá estar separado del que sigue o precede por un espacio igual a la cuarta parte del ancho. Para este efecto el guion es considerado una letra o número; y
- (6) Configuraciones poco comunes y no contempladas en este DAN deberán ser sometidas a consideración de la DGAC.

### **103.011 Requisitos de licencia aeronáutica**

El piloto de un ULM deberá poseer una licencia aeronáutica de piloto vigente, que lo autorice para operar un ULM, de acuerdo con lo que establece la normativa de Licencias para pilotos y sus Habilitaciones.

### **103.013 Obligaciones del piloto que opere un ULM**

- (a) El piloto que opere un ULM será responsable de que la aeronave, se encuentre en condiciones seguras para realizar los vuelos previstos, para lo cual deberá considerar una correcta aplicación de los procedimientos operativos, técnicas apropiadas de pre-vuelo, efectuar mantenimiento al vehículo, operar el vehículo dentro de los márgenes de seguridad de vuelo, en condiciones meteorológicas seguras y adoptando las medidas de seguridad

ante una emergencia.

- (b) En caso de que el ULM posea equipos de comunicación aeronáutica, en ningún caso facultará al piloto del ULM para ingresar a espacios aéreos controlados, aeropuertos y aeródromos de uso público administrado por la DGAC. En casos especiales, se deberá dar cumplimiento a lo establecido en 103.103 (c) de esta norma.
- (c) Los pilotos que operen un ULM serán responsable de su seguridad personal y deben responder por daños a terceros en la superficie y en vuelo, de acuerdo con lo indicado en el Código Aeronáutico y en subsidio por las normas del derecho común chileno.

#### **103.014 Obligaciones del Operador (Propietario)**

- (a) Se autoriza incorporar equipos opcionales por razones exclusivas de seguridad en las operaciones, hasta un máximo del 30% del peso del vehículo ULM con un máximo de 48 kilos, autorizándose los siguientes equipos:
  - (i) Paracaídas (balístico);
  - (ii) Instrumentos adicionales de vuelo y del motor;
  - (iii) Flotadores utilizados para acuatizajes;
  - (iv) Equipo de comunicaciones y de navegación;
  - (v) Motor de partida; y
  - (vi) Otros, previa autorización de la DGAC.
- (b) Lo establecido en el punto (a) de esta sección, deberá ser efectivo siempre y cuando, al incorporar los equipos opcionales, el operador (Propietario) asegure bajo su responsabilidad, aspectos tales como:
  - (i) La capacidad estructural del vehículo ULM, le permita absorber el aumento de peso, sin sufrir limitación o daño estructural;
  - (ii) La relación Peso-Potencia del motor del vehículo ULM, le permita operar, sin limitaciones al despegue, en vuelo, y aterrizaje; y
  - (iii) Cualquier variación del centro de gravedad, no deberá afectar la seguridad de las operaciones.
- (c) Se permite la utilización de equipos de comunicaciones aeronáuticas, para lo cual el operador (Propietario), deberá dar cumplimiento a lo establecido en 103.007 (b) (5) y su utilización no debe afectar las comunicaciones aeronáuticas a otros operadores del espacio aéreo. Para lo anterior, se deberá asegurar bajo su responsabilidad, aspectos tales como:
  - (i) Los equipos de comunicaciones se deberán operar, estando éstos en

buenas condiciones técnicas y con el mantenimiento apropiado; y

- (ii) Deberá tener la autorización correspondiente y emplear las comunicaciones de acuerdo con la fraseología aeronáutica y correcta disciplina en el uso de ellas.
- (d) El operador (propietario) es responsable de informar a la DGAC cualquier cambio que afecte al registro de identificación y control de antecedentes del ULM.

### **103.015 Aeronavegabilidad**

Los ULM son aeronaves que no cumplen con los estándares de aeronavegabilidad para aeronaves certificadas. Por lo tanto, su mantenimiento será de exclusiva responsabilidad del operador (propietario) o del piloto al mando.

El operador (propietario) deberá instalar en el ULM, a la vista del piloto una placa con la siguiente inscripción:

**ADVERTENCIA**  
**ESTE ULM, NO CUMPLE CON LOS ESTÁNDARES DE  
AERONAVEGABILIDAD PARA AERONAVES  
CERTIFICADAS. EL MANTENIMIENTO Y OPERACIÓN  
ES DE EXCLUSIVA RESPONSABILIDAD DEL  
OPERADOR (PROPIETARIO) Y DEL PILOTO, EN LO  
QUE A CADA UNO LE CORRESPONDA.**

Nota. Tratándose de un ULM biplaza, la placa de advertencia deberá estar a la vista de ambos.

## CAPÍTULO B

### NORMAS OPERATIVAS

#### 103.101 Generalidades

- (a) El operador (Propietario) o Piloto que opere un ULM, deberá conocer y asumir los riesgos que involucra volar una aeronave no certificada.
- (b) Operaciones autorizadas.  
La aeronave sólo deberá ser ocupada para propósitos recreativos o deportivos.
- (c) Operaciones y o actividades no permitidas.
  - (1) Transporte de personas o cosas por remuneración; y
  - (2) Trabajos aéreos.

#### 103.102 Operaciones especiales autorizadas con ULM con más de un ocupante a bordo

Se permiten las operaciones con ULM con más de un ocupante a bordo, siempre y cuando:

- (a) Ambos sean titulares de una licencia de piloto, habilitados en la categoría de ULM (vigente);
- (b) Se requiera efectuar un vuelo demostrativo, con el objeto de poder incentivar la actividad de vuelo en ULM; para lo cual el operador (propietario) o piloto del ULM, deberá cumplir con los siguientes requisitos:
  - (1) Ser Instructor de vuelo para Pilotos de ULM habilitado por la DGAC; e
  - (2) Informarle al pasajero que el ULM es una aeronave no certificada que no cumple con los estándares de aeronavegabilidad, que no existen seguros para el pasajero comprometidos y, por lo tanto, la decisión de volar como pasajero es de su exclusiva responsabilidad.
- (c) Se realicen operaciones de instrucción, para lo cual el instructor como el alumno- piloto o piloto-alumno, deberán ser titulares de la licencia aeronáutica y habilitación correspondiente (vigente);

#### 103.103 Espacio aéreo autorizado para la operación de ULM

- (a) Las operaciones de ULM deberán realizarse sólo en el espacio aéreo no controlado (Espacio G) y de acuerdo con las siguientes limitaciones:
  - (1) 500 pies bajo la altura de inicio de un espacio aéreo controlado; y
  - (2) Considerar que éstas se ajusten a lo prescrito en el DAR/DAN 91, "Reglas de vuelo y de operación general".
- (b) Los operadores (propietarios) o pilotos de ULM deberán estar informados de los

lugares permitidos para las operaciones de acuerdo con lo establecido por la DGAC, de manera de no ingresar en los espacios aéreos controlados, afectando la seguridad de las operaciones aéreas.

- (c) La DGAC, excepcionalmente, podrá autorizar operaciones aéreas de acuerdo con normas y procedimientos aeronáuticos, que dicte al efecto la Autoridad Aeronáutica en:
  - (1) Espacios Aéreos Controlados; y
  - (2) Aeropuertos y aeródromos de uso público administrados por la DGAC.

### **103.105 Condiciones para la operación de ULM**

Los ULM sólo podrán ser operados de día y bajo las siguientes condiciones:

- (a) Por medio de referencias visuales con respecto a la superficie de tierra o agua, pero siempre con tierra a la vista; y
- (b) Las operaciones de despegue, en vuelo y aterrizaje en un ULM, sólo se pueden efectuar cuando la visibilidad en vuelo sea superior a 5 Km., libre de nubes y a la vista de tierra o agua.

### **103.107 Operaciones peligrosas**

Ningún piloto deberá operar un ULM de manera que pueda crear peligro para otras aeronaves o causar daños a terceros o propiedades, ni lanzar sustancias u objetos desde ellos. Se prohíben realizar acrobacias en eventos de vuelos demostrativos con presencia de público.

### **103.109 Prevención de colisiones**

- (a) Ninguna aeronave ULM deberá volar tan cerca de otra que pueda ocasionar peligro de colisión;
- (b) Se debe ceder el derecho de paso a un vehículo o aeronave no motorizada;
- (c) Cuando dos ULM converjan a un mismo nivel, el que tenga el otro a la derecha cederá el paso;
- (d) Cuando dos ULM se encuentran en aproximación para aterrizar, tiene derecho de paso el que se encuentre más bajo;
- (e) Cuando un ULM se encuentre de frente con otra aeronave, ambas deberán virar hacia la derecha conservando una distancia amplia para evitar una colisión;
- (f) Con el fin de evitar posibles colisiones y situaciones de riesgo en tierra, los ULM deberán evitar acercarse a cualquier otra aeronave; y

### **103.111 Operaciones sobre áreas congestionadas**

Se prohíbe el sobrevuelo sobre áreas pobladas tales como ciudades, pueblo, asentamiento, edificaciones, o sobre cualquier reunión de personas al aire libre, a menos, que se vuele a una altura que permita, en un caso de emergencia, efectuar un aterrizaje sin peligro excesivo para las personas o la propiedad que se encuentren en la superficie.

### **103.113 Operaciones en zonas prohibidas o restringidas**

- (a) Ningún ULM podrá ser operado en zonas prohibidas.
- (b) Se prohíbe volar un ULM en áreas designadas por Notams, en las cuales se dispongan restricciones a las operaciones aéreas, a menos que se encuentre autorizado por el organismo correspondiente.

### **103.115 Accidentes o incidentes**

Ante la ocurrencia de un accidente o incidente, el operador o piloto del ULM o la persona que sea testigo o haya tenido conocimiento de lo anterior, deberá notificar del hecho a la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) antes de veinticuatro (24) horas de ocurrido el hecho.

## APÉNDICE A

<p><b><u>REGISTRO DE IDENTIFICACIÓN Y CONTROL DE ANTECEDENTES DE VEHÍCULO ULM</u></b></p> <p>PROPIETARIO: _____</p> <p>DIRECCIÓN: _____</p> <p>TELÉFONO: _____ EMAIL: _____</p> <p>RUT DEL OPERADOR: _____</p> <p>CÓDIGO IDENTIFICACIÓN ULM: _____</p> <p>AERONAVE MARCA _____ MODELO _____ NÚMERO DE SERIE _____</p> <p>CAPACIDAD ESTANQUE COMBUSTIBLE: _____ Lts. PESO: _____ Kgs.</p> <p>FECHA PESAJE: _____</p> <p>Nº DE PLAZAS _____</p> <p>MÁXIMA VELOCIDAD: _____ Nudos</p> <p>VELOCIDAD STALL: _____ Nudos</p> <p>FECHA OTORGAMIENTO INICIAL: _____</p> <p>FECHA OTORGAMIENTO ACTUAL: _____</p> <p>OBSERVACIONES: _____</p> <p>_____</p> <p><b>JEFE SUBDEPARTAMENTO AERONAVEGABILIDAD</b></p> <p><b>FORM. DGAC 103/01</b></p>	<p>EQUIPOS OPCIONALES:</p> <p>_____</p> <p>_____</p> <p>_____</p> <p>_____</p> <p>_____</p> <p>PESO TOTAL EQUIPOS OPCIONALES: _____ Kgs.</p> <p><i>El presente documento tiene por objeto registrar los antecedentes del propietario y aprobar la utilización de la aeronave como vehículo ultraliviano en los términos establecidos en el Código Aeronáutico, Artículo 37 y norma DAN 103.</i></p>
---	---

**ANVERSO**

**REVERSO**

## APÉNDICE B

CENTRO DE MANTENIMIENTO AERONÁUTICO N° DEL CMA

TELÉFONO: \_\_\_\_\_

### INFORME DE INSPECCIÓN DE EQUIPOS DE COMUNICACIONES PARA VEHÍCULOS ULTRALIVIANOS MOTORIZADOS

I. El CMA \_\_\_\_\_ informa que ha efectuado una inspección a los equipos de comunicaciones de la aeronave marca \_\_\_\_\_, modelo \_\_\_\_\_ número de serie \_\_\_\_\_, N° ULM \_\_\_\_\_, y cuyas características indica a continuación, de propiedad de \_\_\_\_\_ RUT: \_\_\_\_\_.

#### A. SISTEMAS

CANTIDAD	SISTEMA	MARCA	MODELO	CONDICIÓN
Comunicación VHF 1		_____	_____	_____
Comunicación VHF 2		_____	_____	_____

#### B. FRECUENCIAS OPERATIVAS

- 1) Transceptor VHF # 1 \_\_\_\_\_
- 2) Transceptor VHF # 2 \_\_\_\_\_

#### C. ÚLTIMA REVISIÓN

Fecha: \_\_\_\_\_ CMA.: \_\_\_\_\_ O/T: \_\_\_\_\_

#### D. MODIFICACIONES Y/O ALTERACIONES DE AVIÓNICA EFECTUADAS DESDE ÚLTIMA CERTIFICACIÓN

- 1) Sistemas o equipos involucrados \_\_\_\_\_
- 2) CMA que ejecutó los trabajos \_\_\_\_\_

II. Las siguientes Modificaciones e Inspecciones Mandatarias (MIM) y/o Circulares Dispositivas han sido cumplidas desde la anterior Certificación:

N° y Rev.	Periodicidad	Próximo Cump. (Fecha y Hora)
_____	_____	_____
_____	_____	_____
_____	_____	_____
Verificado hasta DA N°	AD N°	_____
_____	_____	_____

FORM. DGAC 103/02

FECHA: \_\_\_\_\_ N° ULM: \_\_\_\_\_ PAG \_\_\_\_\_ DE: \_\_\_\_\_

**III. CERTIFICACIÓN Y DECLARACIÓN DE CUMPLIMIENTO**

Certifico y declaro haber efectuado, mediante O/T y N° \_\_\_\_\_, una inspección general del equipo de comunicaciones y una prueba funcional del ULM \_\_\_\_\_, tanto en su condición de funcionamiento como en la seguridad de instalación.

\_\_\_\_\_  
NOMBRE Y FIRMA DEL SUPERVISOR ESPECIALISTA,  
TIPO Y NÚMERO DE LICENCIA

\_\_\_\_\_  
NOMBRE Y FIRMA DE LA PERSONA  
RESPONSABLE DE CONTROL CALIDAD  
TIPO Y NÚMERO DE LICENCIA

TIMBRE DEL CMA

El operador (propietario) tomó conocimiento y declaró que el equipo de comunicaciones se implementará en las actividades recreativas y deportivas.

FIRMA: \_\_\_\_\_

NOMBRE: \_\_\_\_\_

**USO EXCLUSIVO DE LA DGAC**

NOMBRE DEL OPERADOR (PROPIETARIO): \_\_\_\_\_ RUT \_\_\_\_\_

EQUIPO DE COMUNICACIONES: \_\_\_\_\_ MARCA: \_\_\_\_\_ MODELO: \_\_\_\_\_

FECHA OTORGAMIENTO INICIAL: \_\_\_\_\_ FECHA DE REVISIÓN: \_\_\_\_\_ FECHA VENCIMIENTO: \_\_\_\_\_

**FORM. DGAC 103/02**

FECHA: \_\_\_\_\_

N° ULM: \_\_\_\_\_

PAG \_\_\_\_\_ DE: \_\_\_\_\_