



CHILE

DIRECCION GENERAL
DE AERONAUTICA CIVIL

DAP 08 17

CERTIFICACIÓN DE
AERONAVEGABILIDAD Y OPERACIÓN
DE AERONAVES CONSTRUÍDAS POR
AFICIONADOS

PROCEDIMIENTO PARA CERTIFICACION DE AERONAVEGABILIDAD Y OPERACION DE AERONAVES CONSTRUIDAS POR AFICIONADOS

(RESOLUCION EXENTA N° 0496 DEL 16 MAR 95)

1.- PROPOSITO

- 1.1 Dictar los procedimientos para la obtención de un Certificado de Aeronavegabilidad Experimental y renovación de dicho certificado para aeronaves construidas por aficionados.
- 1.2 Indicar métodos para la construcción de aeronaves construidas por aficionados y definir la cantidad de trabajo de fabricación y armado que debe efectuar el constructor.

2.- ANTECEDENTES

2.1 Antecedentes Reglamentarios

- 2.1.1 El Reglamento de Aeronavegabilidad establece las normas que rigen el diseño y fabricación de aeronaves, productos y elementos de uso aeronáutico, además de la certificación de Aeronavegabilidad y el mantenimiento de aeronaves civiles. El Reglamento de Aeronavegabilidad es aplicable en su totalidad a las aeronaves construidas por aficionados, que operen en territorio nacional.
- 2.1.2 Ninguna aeronave civil que no sea un ultraliviano puede operar en Chile sin poseer un Certificado de Aeronavegabilidad vigente.
La DGAC otorgará un Certificado de Aeronavegabilidad Especial de categoría Experimental para permitir la operación en el país de aeronaves construidas por aficionados, siempre que la aeronave se utilice sólo con fines deportivos, recreativos y/o didácticos.

2.2 Definición de aeronave construida por aficionado

- 2.2.1 Se define como aeronave diseñada y/o construida por aficionados, a toda aeronave que cumpla con los siguientes requisitos:

Sea construida por un individuo o grupo de individuos, sin fines de lucro y sólo con propósitos recreacionales o como proyecto educacional, la mayor parte haya sido fabricada y ensamblada por el constructor o grupo de constructores y en su construcción no se emplea MAS DE UN 50% de componentes y partes prefabricadas y materiales precortados y preperforados.
Se entenderá por partes, componentes o materiales prefabricados, precortados y/o preperforados, aquellos listos para su instalación y que no requieren un trabajo adicional por parte del constructor aficionado.
- 2.2.2 Se pueden utilizar (y no deben ser considerados al realizar la evaluación de "más del 50%" de fabricación y montaje), los componentes y partes producidos comercialmente y comprados para ser instalados directamente, tales como: motores, accesorios de motor, hélices, neumáticos, trenes de

aterrizaje del tipo de barra resorte de acero, rotores, conjuntos de rueda y freno, partes estándares forjadas, fundidas o extruidas y componentes comerciales de aeronaves aprobados, como por ejemplo: poleas, extremos de barra de comando, rodamientos, pernos, remaches, etc.. Son partes aprobadas las construidas de acuerdo a especificaciones aeronáuticas comunes válidas para la DGAC.

- 2.2.3 Las aeronaves construidas y/o ensambladas con propósito comerciales para venta a terceros, no están incluidas en esta categoría y no podrán certificarse como experimentales.

3.- MATERIA

3.1 Acciones previas a la construcción

3.1.1 El interesado en construir una aeronave que cumpla los requerimientos indicados en 2.2 deberá presentar a la Dirección de Ingeniería, Departamento Certificación en Santiago, o a las oficinas zonales de Aeronavegabilidad en provincias, una "Solicitud de Inspección para aeronave construida por aficionado", Formulario 19/2-36, con el objeto de informar a la DGAC del proyecto de fabricación y que ésta supervise la construcción. Se incluye en el Apéndice A el Formulario 19/2-36 como modelo de la referida solicitud.

3.1.2 El Departamento de Certificación designará un inspector para que asista al interesado, establezca si la aeronave cumple con la definición de aeronave construida por aficionado y observe si se obtiene una estructura aceptable y segura, de acuerdo a los criterios aeronáuticos normales. El inspector tomará contacto con el solicitante con el objeto de analizar su proyecto, hacer una reseña general del programa de construcción y establecer un plan tentativo de inspecciones a la aeronave en las etapas o fases que se acuerden.

3.1.3 Se usará como guía para efectuar las inspecciones el Formulario 19/2-38 "Inspección de aeronave construida por aficionado", el inspector dejará nota de sus conclusiones. Se adjunta modelo como Apéndice B.

3.2 Criterio de las inspecciones de la DGAC y procedimientos generales de certificación.

3.2.1 La DGAC considera que un constructor aficionado emprende un proyecto de construcción de aeronave únicamente con propósitos de formación técnica y recreación. El constructor aficionado puede seleccionar libremente su propio diseño y no está sujeto a cumplir con especificaciones reglamentarias de diseño y construcción de aviones. La DGAC por tratarse de un avión experimental, evalúa pero no aprueba el diseño como en el caso de una aeronave estándar, pero controlará la construcción y vuelos de ensayo con la finalidad de establecer si la aeronave es segura para el vuelo.

3.2.2 Las inspecciones que realiza la DGAC tienen por finalidad:

3.2.2.1 Comprobar que se utilicen técnicas, métodos de fabricación, prácticas, materiales y calidad de mano de obra aceptables para la construcción aeronáutica y que den como resultado una estructura razonablemente segura, aunque no se exige que se cumpla con las normas de fabricación legales para aeronaves estándar.

3.2.2.2 Supervisar los ensayos en vuelo para comprobar que la aeronave es controlable en todo su rango de velocidades y en las maniobras normales para la categoría. No hay requisito de cumplimiento de normas.

3.2.2.3 Fijar las limitaciones de operación necesarias para proteger los bienes y seguridad de terceras personas no involucradas en esta actividad.

3.2.2.4 Establecer si la mayor parte de la aeronave, (Más del 50%), es fabricada por la persona, o grupo de personas que realizan el proyecto. El inspector dejará constancia en el Formulario 19/2-38 del

cumplimiento de este requisito.

3.2.3 Los constructores deben documentar su trabajo en un cuaderno o libro de registro de fabricación, usando fotografías tomadas en distintas etapas de la construcción, dibujos o las figuras de los manuales de ensamblaje en caso de kits. Dichas fotografías deben mostrar claramente los métodos de construcción y calidad de la fabricación.

El registro de fabricación o legajo de construcción se entregará a la DGAC con la documentación de certificación, y tiene por objeto mantener información sobre los detalles de la aeronave para comprobar la calidad del trabajo, demostrar que el constructor ha fabricado al menos el 50% de la aeronave y disponer de antecedentes para que la DGAC autorice alteraciones o reparaciones mayores a futuro.

3.2.4 La DGAC efectuará al menos tres inspecciones a las aeronaves construidas por aficionados.

3.2.4.1 La primera antes de que se proceda al recubrimiento de las partes estructurales principales para revisar la estructura básica.

3.2.4.2 Una segunda inspección antes de efectuar el primer vuelo. En este momento son definidas la zona de ensayos en vuelo y las limitaciones de operación apropiadas.

3.2.4.3 Una inspección final antes de extender el Certificado de Aeronavegabilidad Experimental para fijar la configuración final de la aeronave, comprobar su estado y establecer las limitaciones de operación definitivas. Si el diseño, tecnología o materiales empleados son no convencionales (como por ejemplo el uso masivo de materiales compuestos), la DGAC efectuará las inspecciones adicionales que considere necesarias para garantizar la seguridad del producto.

3.2.5 Una vez terminada la aeronave, deberá ser inscrita en el Registro Nacional de Aeronaves y recibir una matrícula antes de poder efectuar su primer vuelo. Se extenderá un Permiso Especial de Vuelo para efectuar los ensayos en vuelo necesarios. La DGAC analizará los resultados de dichas pruebas para establecer si la aeronave es segura.

3.2.6 Cumplido el programa de ensayos en vuelo y efectuadas todas las modificaciones que sean necesarias, se presentará la aeronave para certificación de Aeronavegabilidad y se extenderá un Certificado de Aeronavegabilidad Experimental, con las limitaciones de operación que la DGAC estime conveniente.

La aeronave deberá renovar su Certificado periódicamente conforme a los procedimientos vigentes.

3.3 **Construcción de la aeronave**

3.3.1 El constructor tiene plena libertad para emplear los materiales, técnicas constructivas y procedimientos que desee. Se recomienda que se haga asesorar por personas calificadas en construcción de aviones para efectuar trabajos que requieran conocimientos especializados.

3.3.2 El inspector designado por el Departamento de Certificación efectuará las inspecciones que se hayan programado y aquellas que estime necesario realizar, de acuerdo al avance del proyecto. Registrará sus observaciones y recomendaciones en el Formulario 19/2-38 "Inspección de Aeronave Construida por Aficionado". Si existen observaciones mayores que considera deben ser solucionadas por el constructor podrá indicarlo utilizando un Formulario 10/2-6 "Informe de Inspección de Aeronave". En este caso el constructor deberá ceñirse a las instrucciones del DAP 08 01 "Procedimiento para informar Corrección de Discrepancias Técnicas en Aeronavegabilidad" y darles solución obligatoriamente.

- 3.3.3 Si la aeronave es construida en base a un kit adquirido a un fabricante determinado, el constructor deberá poner a disposición del inspector todos los antecedentes relacionados con los materiales a usar, los procedimientos recomendados para el arme de la aeronave y el listado de componentes, para establecer si se cumple los requisitos definidos en 2.2.1.
- 3.3.4 El cuaderno, bitácora o libro de registro de fabricación, describiendo todas las actividades, inspecciones, mediciones y pruebas realizadas durante la construcción, con las fotografías tomadas a medida que los componentes mayores se van completando, será una comprobación aceptable de que el constructor fabricó la mayor parte de la aeronave.
Este libro de registro deberá completarse con los resultados de los ensayos en tierra y en vuelo.
- 3.3.5 Previo al recubrimiento o cierre de las partes principales de la aeronave, deberá presentar la aeronave para inspección de la DGAC y poner a disposición del inspector el libro de registro de fabricación, fotografías y todo dato que se considere importante respecto de los métodos y técnicas de construcción utilizados.
- 3.3.6 Para evitar cualquier problema o dudas con respecto al origen o especificación de materiales, partes, etc, usados en la fabricación de la aeronave, el constructor deberá conservar todas las copias de las facturas y otros documentos de recepción de materiales.
- 3.3.7 Si se instala un motor o algún otro ítem con Certificado de Tipo o construido de acuerdo a un TSO (Orden técnica estándar), deberá cumplirse y registrarse adecuadamente en la documentación de la aeronave todas las Directivas de Aeronavegabilidad (AD) aplicables a estos componentes.
- 3.3.8 La aeronave deberá tener instalados el instrumental y equipo de comunicaciones y navegación, establecidos en la Resolución E-1096 del 28 NOV 90 para su categoría y utilización.

3.4 **Matriculación**

- 3.4.1 Antes de finalizar la construcción, deberá solicitarse a la DGAC, la inscripción de la aeronave en el Registro Nacional de Aeronaves y obtener la matrícula correspondiente. (Referencia DAP 07 01). Para tal efecto, el constructor deberá presentar una Solicitud de Inscripción y documentos probatorios de su propiedad, en las oficinas del Registro Nacional de Aeronaves.
- 3.4.1.1 La aeronave será identificada como sigue:
- a) Marca: El nombre o razón social del constructor o grupo de constructores responsables de la fabricación. La marca de la aeronave debe ser el nombre del constructor amateur y no el del diseñador, vendedor o fabricante del kit.
 - b) Modelo: La designación de modelo que desee darle el constructor. Se recomienda que en el caso de aeronaves fabricadas a partir de kits se utilice el modelo asignado por el vendedor del kit.
 - c) N° de Serie: El número de serie que desee asignarle el constructor. Se recomienda que en el caso de aeronaves fabricadas a partir de kits se utilice el número dado por el vendedor del kit. El número de serie puede ser cualquiera, siempre que no repita el número de otra aeronave previamente fabricada por él.
- 3.4.2 Si la aeronave es construida en base a un kit, se adjuntará la factura comercial correspondiente, como prueba de la propiedad de la aeronave.
- 3.4.3 Si la aeronave ha sido construida íntegramente por el solicitante, se adjuntarán las facturas de los componentes principales (motor, hélice, etc), con el mismo objeto.

3.5 Inspección antes del primer vuelo.

3.5.1 Finalizada la etapa de construcción, la aeronave será inspeccionada por la DGAC para establecer si está en condiciones seguras de operación y puede efectuar los ensayos de vuelo.

3.5.2 La aeronave debe ser individualizada con una placa de identificación a prueba de fuego, estampada, grabada o marcada con algún método de marcado también a prueba de fuego, con los datos que identifiquen el producto en particular y que contenga la siguiente información de acuerdo a lo indicado en 3.4.1.1:

- a) Nombre del constructor
- b) Designación de modelo
- c) Número de serie de fabricación

La placa de identificación debe estar fijada a la aeronave de manera que no se desprenda o borre durante la operación normal y no se destruya o pierda en caso de accidente. Deberá ubicarse en el exterior de la aeronave ya sea adyacente o mas atrás de la puerta trasera, o en el fuselaje cerca del empenaje. Debe ser legible para cualquier persona desde el suelo.

3.5.3 Las siguientes marcas deben estar adecuadamente pintadas o colocadas en la aeronave al ser presentada para inspección final y antes de efectuar el primer vuelo:

3.5.3.1 Letras de nacionalidad y matrícula.

3.5.3.2 La palabra "EXPERIMENTAL" en ambos lados del fuselaje bajo la cabina, en letras de 5 cm. de alto o mayores, y en color contrastante con el del fuselaje.

3.5.3.3 Una placa en la cabina o en el puesto de piloto, ubicada de tal manera que pueda ser vista de todos los ocupantes, con el siguiente texto, (no requerido en monoplazas):

ADVERTENCIA PARA PASAJEROS.

**ESTA AERONAVE ES DE CATEGORIA EXPERIMENTAL Y FUE
CONSTRUIDA POR AFICIONADOS. NO CUMPLE CON LA REGLA-
MENTACION DE SEGURIDAD PARA AERONAVES ESTANDAR.**

3.5.3.4 La placa de identificación incombustible indicada en 3.5.2

3.5.3.5 Una placa incombustible con la matrícula de la aeronave. Puede utilizarse una sola placa, grabando la matrícula en la placa de identificación.

3.5.5 La aeronave debe ser pesada antes de efectuar el primer vuelo utilizando procedimientos de peso y balance válidos para la DGAC. El pesaje puede ser efectuado por el constructor documentando el método y equipo usado. Debe determinarse los límites delantero y trasero del centro de gravedad. Tales límites serán demostrados por el constructor mediante cálculos de estabilidad si es un diseño propio, o deberán estar especificados en la documentación de la aeronave si se fabricó a partir de un kit o planos adquiridos a su diseñador. El registro de peso y balance debe adjuntarse posteriormente a la documentación presentada para obtener el Permiso especial de vuelo

3.6 Solicitud del Permiso Especial de Vuelo para efectuar los vuelos de prueba.

3.6.1 Previo a la ejecución de las pruebas de rodaje, carreras en pista y vuelos de prueba, el constructor debe solicitar al Departamento Certificación un Permiso Especial de Vuelo (Referencia DAC 08 00 021D), acompañado de un Formulario 10/2-7 "Informe de aeronave", que defina la aeronave y sus componentes. Esta solicitud deberá incluir la siguiente información:

3.6.1.1 Matrícula asignada a la aeronave.

3.6.1.2 Nombre, habilitaciones y experiencia del piloto que efectuará el programa de vuelos de ensayo. El piloto propuesto deberá cumplir con los siguientes requisitos:

- a) Al menos 400 horas de vuelo.
- b) Licencia vigente.
- c) Estar habilitado en la categoría de aeronave que ensayará.
- d) Haber volado los últimos 12 meses al menos 20 horas en la categoría de aeronave que ensayará.

3.6.1.3 Zona propuesta para los vuelos de prueba.

3.6.1.4 Programa de vuelos de prueba según las recomendaciones del AC 90-89 "Amateur Built Aircraft Flight Testing Handbook", de la FAA.

3.6.2 El Departamento Certificación luego del análisis de los documentos presentados e inspección física de la aeronave, otorgará un Permiso Especial de Vuelo junto con las limitaciones de operación que se estimen convenientes. El Permiso Especial de Vuelo tendrá una duración limitada y permitirá solamente cumplir el Plan de Ensayos.

3.6.3 El Departamento Certificación remitirá los antecedentes del piloto al Departamento Normas de Vuelo para su aprobación, notificando posteriormente al constructor, una vez sea autorizado.

3.6.4 Las limitaciones de operación especificarán la zona de pruebas en vuelo, condiciones de operación, tripulación y aquellas restricciones que se estimen convenientes para resguardar la seguridad de terceros. En caso de existir observaciones no solucionadas por el constructor, que la DGAC considere no afecten seriamente la Aeronavegabilidad, serán incluidas en estas limitaciones de operación.

3.6.5 Los detalles concernientes a las áreas de pruebas en vuelo están contenidos en el párrafo 3.8. Las limitaciones de operación son parte del Permiso Especial de Vuelo y deberán ser exhibidas junto al certificado, (Referencia Código Aeronáutico, artículo 90). Es responsabilidad del piloto de pruebas efectuar todos los vuelos de acuerdo con las limitaciones de operación, debiendo ceñirse a las reglas de vuelo y operación de aeronaves especificadas en el DAR 02, Reglamento del Aire.

3.7 Vuelos de Prueba

3.7.1 Obtenido el Permiso Especial de Vuelo, el constructor podrá iniciar los vuelos de prueba de acuerdo con las instrucciones que se detallan a continuación.

3.7.2 Todas las aeronaves.

3.7.2.1 Antes del primer vuelo de la aeronave, el constructor deberá:

- a) Tener aprobado por el Departamento Certificación el Plan de Vuelos de Prueba y coordinar con éste la presencia de un piloto inspector para observar la realización del vuelo y el análisis de sus resultados.
- b) Proporcionar o coordinar con Operaciones del aeródromo, la disponibilidad de equipo de emer-

- gencia adecuado que esté preparado en caso de un accidente durante los primeros despegues y aterrizajes.
- c) Tener en la aeronave el equipo de emergencia reglamentario.
 - d) Disponer de bitácoras de aeronave, motor y hélice si corresponde.
 - e) Instruir debidamente al piloto de pruebas en caso de no ser el constructor, de las características de la aeronave, de sus posibles performances y de la disposición de mandos y controles. El responsable último de la determinación de las cualidades de vuelo es el constructor y no el piloto.
 - f) Proporcionar en lo posible un casco y buzo antifiama al piloto.
 - g) Elaborar para guía del piloto un Manual de Vuelo y cartilla de chequeo provisorios.
- 3.7.2.2 El piloto de prueba debe familiarizarse con las características de manejo de la aeronave en tierra, efectuando corridas de motor, ensayos de frenos, taxeos y rodajes con potencia. No está permitido levantar el avión de la pista en corridas en tierra con potencia sin un permiso especial de vuelo.
- 3.7.2.3 Los vuelos de prueba tienen por finalidad comprobar la aptitud de la aeronave para volar en forma segura. Todos los sistemas y mecanismos deben tener un funcionamiento adecuado y el vuelo debe ser estable, controlado y confiable a través de todas las maniobras normales.
- 3.7.2.4 Si la aeronave es un hidroavión o anfibia, se recomienda que se encuentre cerca del área de acuatizaje y despegue, un bote con el equipo y personal de rescate adecuado.
- 3.7.2.5 No deben intentarse maniobras acrobáticas o violentas hasta tanto se haya adquirido suficiente experiencia en vuelo para probar que la aeronave es controlable satisfactoriamente en todo su rango normal de velocidades y maniobras. La DGAC puede permitir que se continúen las maniobras que demostraron ser satisfactorias en el área de ensayo, cuando las limitaciones de operación sean extendidas a otras zonas.
- 3.7.2.6 Si la aeronave ha sido construida con planos o "kits" y el vendedor proporcionó un manual de vuelo, deberán seguirse las instrucciones de dicho manual.
- 3.7.2.7 La aeronave debe tener colocadas las placas, marcas y avisos necesarios para una operación segura normal. Debe prepararse un Manual de Vuelo y Cartilla de chequeo provisionales y calcular adecuadamente el peso y equilibrio, estableciendo los límites de peso para tripulación, aceite, combustible y carga o equipaje.
- 3.7.2.8 Completado cada vuelo de prueba, el piloto dejará constancia en la bitácora de la aeronave y hoja de control del plan de ensayos, de las observaciones que correspondan. El historial de vuelo de la aeronave debe ser registrado en bitácora y en el registro de fabricación. Tanto la naturaleza como la duración de cada vuelo debe ser documentada. Si se considera a la aeronave acrobática, las maniobras acrobáticas deben ser demostradas en el área de ensayos en vuelo ante el piloto inspector de la DGAC y registradas para la eventual elaboración de un Manual de Vuelo definitivo.
- 3.7.2.9 El transporte de pasajeros u otros miembros de tripulación no está permitido mientras la aeronave efectúe las pruebas en vuelo, a menos que sean necesarios para conducir dichos ensayos.
- 3.7.2.10 Al completar el período establecido en el Plan de Pruebas en Vuelo y/o el Permiso Especial de Vuelo, el constructor presentará un informe al Departamento Certificación. El informe será revisado y aprobado por el inspector y el piloto designados por la DGAC. Este último volará la aeronave si es necesario y establecerá por escrito si ésta es controlable en su rango normal de velocidades, en todas las maniobras a ejecutar, si tiene características peligrosas de operación y si puede ser volada por un piloto de habilidades normales.

3.7.2.11 El Departamento Certificación revisará y aprobará el proyecto de manual de vuelo preparado por el propietario. Estos antecedentes deberán ser adjuntados a la certificación de Aeronavegabilidad. En caso de ser necesario podrá exigirse al constructor efectuar ensayos de vuelo adicionales para cubrir zonas críticas de la envolvente de vuelo.

3.7.3 Mantenimiento y modificaciones a la aeronave durante las pruebas.

3.7.3.1 Durante el período de vuelos de prueba, dado que la aeronave se encuentra en etapa de desarrollo y experimentación y no ha obtenido su certificado de Aeronavegabilidad definitivo, el mantenimiento, modificaciones y las aprobaciones de vuelo (conformidad de mantenimiento o Aeronavegabilidad), podrán ser hechas por el constructor, en su calidad de fabricante de aeronaves, bajo supervisión del inspector de la DGAC.

3.7.3.2 El mantenimiento y modificaciones que requiera la aeronave durante el período de pruebas y como para toda aeronave en Chile, se efectuará según las disposiciones del Reglamento de Aeronavegabilidad y documentación complementaria, pudiendo ser efectuado por el constructor durante el período de desarrollo de la aeronave. Una vez obtenido un Certificado de Aeronavegabilidad y conforme a las disposiciones vigentes, todo trabajo debe ser realizado por un mecánico de mantenimiento con licencia y en una ETEA (Entidad Técnica Aeronáutica) autorizada, por lo que se recomienda se obtenga la licencia de mecánico de mantenimiento de aeronaves con habilitación en aeronaves Tipo I, experimentales, construidas por aficionados y habilite su taller como ETEA. Las aprobaciones en ambos casos se darán sólo mientras el constructor sea el propietario y operador y para permitir el trabajo en su propia aeronave. La DGAC considera el tiempo empleado en la construcción como válido para cumplir los requisitos de experiencia de la licencia de mecánico.

3.7.4 Helicópteros y Autogiros.

3.7.4.1 El piloto debe estar preparado para hacer frente a una aeronave no convencional que tiene características de vuelo distintas a las de un avión. El efecto de los movimientos de la palanca de paso cíclico y colectivo deben ser comprendidos perfectamente por el piloto.

3.7.4.2 Los ensayos que demuestren que la estabilidad, vibración y balance son satisfactorias, deben completarse normalmente con el giroavión sujeto o fijado a tierra antes de comenzar con las operaciones de vuelo estacionario u horizontal.

3.8 **Área de Pruebas en Vuelo**

3.8.1 Los aviones y giroaviones construidos por aficionados, estarán limitados inicialmente a operar al menos 25 horas dentro del área asignada para las pruebas en vuelo, cuando les sea instalado una combinación motor/hélice con Certificado Tipo (aprobado por la DGAC), o 40 horas cuando les sea instalada una combinación motor/hélice sin certificar o con TC no aprobado por la DGAC. Planeadores, globos, dirigibles y otros vehículos construidos por aficionados, estarán limitados a la zona de ensayos por 10 horas de operación, debiendo efectuar al menos 5 despegues y aterrizajes.

3.8.2 El solicitante podrá requerir el área de pruebas en vuelo que desea, si la DGAC lo considera aceptable será aprobada y luego especificada en las Limitaciones de Operación. Se circundará el área dentro de un radio de cuarenta (40) kilómetros terrestres con centro en la base de origen de la aeronave. La DGAC se asegurará que el área elegida no esté sobre áreas densamente pobladas o en rutas aéreas congestionadas de modo que la prueba de vuelo no implique un riesgo para terceras personas o propiedades que no están involucradas en esta actividad. La forma del área elegida de ensayo en vuelo puede necesitar ser modificada para satisfacer estos requerimientos.

3.9 Certificación de Aeronavegabilidad

- 3.9.1 Terminada la etapa de vuelos de prueba y solucionadas las observaciones a satisfacción de la DGAC, el constructor estará en condiciones de solicitar un Certificado de Aeronavegabilidad especial en la categoría EXPERIMENTAL y pedir una revisión a las limitaciones de operación.
- 3.9.2 Deberá elevarse a la DGAC, Departamento de Certificación, una solicitud de primera certificación de aeronave, Formulario 10/2-21 (Apéndice C), conforme a lo establecido en la DAP 08-08 "Procedimientos para primera certificación de aeronaves de aviación general que no realicen transporte comercial".
- 3.9.2.1 El constructor en calidad de fabricante podrá presentar la aeronave y firmar la documentación de primera certificación. Podrá firmar el Formulario 10/2-7 "Informe de Aeronave". Los informes de instrumentos y aviónica, Formularios 10/2-18 y 10/2-19, deberán ser firmados por ETEAS autorizadas.
- 3.9.2.2 Si el solicitante no es el constructor original, la presentación deberá ser efectuada por una ETEA habilitada en el tipo de aeronave.
- 3.9.3 El Departamento de Certificación, efectuará una inspección física de la aeronave, un vuelo de verificación de Aeronavegabilidad, revisará los documentos presentados y el informe de pruebas en vuelo, analizará la experiencia de operación de la aeronave y otros antecedentes, otorgando un Certificado de Aeronavegabilidad Especial, de categoría Experimental.
- 3.9.4 La DGAC, concederá este certificado si la aeronave está incluida en las condiciones definidas en la DAC 08 00 021D "Características de los Certificados de Aeronavegabilidad", párrafo IV C.
- 3.9.5 La solicitud debe ser acompañada de los siguientes antecedentes. (Referencia DAP 08 08):
- a) Formulario 10/2-21 "Solicitud de primera certificación de aeronave" indicando la calidad de experimental y la matrícula asignada a la aeronave por el Registro Nacional de Aeronaves.
 - b) Declaración Jurada, en que se deja constancia de que la aeronave ha sido construida y probada de manera que sea segura para volar y se definen los propósitos de empleo de ella.
 - c) Formulario 10/2-7 "Informe de aeronave".
 - d) Formulario 10/2-18 "Informe de inspección de equipos electrónicos", firmado por una ETEA certificada.
 - e) Formulario 10/2-19 "Informe de inspección de instrumentos", firmado por una ETEA certificada.
 - f) Bitácoras de aeronave, motor y hélice, según corresponda.
 - g) Registro de cumplimiento de MIM (Modificaciones e Inspecciones Mandatorias), correspondientes a la aeronave y sus componentes), las AD aplicables deberán ser cumplidas por ETEAS certificadas.
 - h) Sistema y plan de mantenimiento que se aplicará a la aeronave. El constructor debe definir y presentar para aprobación un sistema de mantenimiento que incluya las inspecciones a realizar y su periodicidad.
 - i) Documento apropiado, en que conste el pesaje realizado a la aeronave, indicando los procedimientos utilizados de peso y balance para determinar los límites delantero y trasero del centro de gravedad.
 - j) Plan de reemplazo para partes y componentes. El constructor debe definir los componentes con vida limitada y proponer plazos de reemplazo.
 - k) Posición exacta de la placa incombustible de identificación del producto y de la placa incombustible con las marcas de nacionalidad y matrícula, el material de estas y las leyendas incorporadas.
 - l) Informe del plan de pruebas en vuelo autorizado por la DGAC, indicando sus resultados y dando una estimación de performances y limitaciones de operación.
 - m) Manual de Vuelo o Procedimientos de Operación. El constructor debe establecer y proponer

para autorización, un manual de vuelo conteniendo los procedimientos normales y de emergencia. Este manual debe definir las performances de la aeronave y las velocidades de operación. Deberá incluir una lista de chequeo para el piloto. Estos documentos serán aprobados por el Departamento Certificación.

- n) Cartilla de reglaje y recorrido de comandos.
- ñ) Copia del cuaderno de control o libro de registro de fabricación, con toda la información de fabricación y resultados de ensayos y pruebas.
- o) Listado de componentes de la aeronave. Este debe indicar todos los equipos, accesorios, instrumentos y componentes que sean desmontables, señalando marca y modelo. Debe considerarse que la primera certificación equivale a la autorización del diseño tipo de la aeronave y que por lo tanto se le autoriza a volar en la configuración con que se construyó y fue ensayada. Cualquier cambio posterior de componentes constituye una alteración y debe efectuarse según los procedimientos establecidos.
- p) Plano de tres vistas y plano de configuración interna de la aeronave.
- q) Proposición de cartilla para efectuar inspecciones de 100 horas, o las inspecciones periódicas definidas en el plan de inspecciones. (Referencia DAN 08 03)
- r) Otros antecedentes que determine la DGAC.

3.10 Condiciones y Limitaciones de operación

3.10.1 El Certificado de Aeronavegabilidad Experimental involucra el cumplimiento de las siguientes condiciones y limitaciones:

3.10.1.1 Ninguna persona puede operar una aeronave que tenga Certificado de Aeronavegabilidad Experimental:

- a) Para otro propósito que no sea aquel para el que se emitió el certificado.
- b) En transporte de personas o de propiedad por remuneración o arrendamiento.
- c) Fuera del área designada por la DGAC, hasta que haya sido autorizada.

3.10.2 Como parte del Certificado de Aeronavegabilidad Experimental se emitirán las limitaciones operativas especiales o adicionales que sean consideradas necesarias en beneficio de la seguridad aérea, incluyendo limitaciones sobre el número de personas que pueden ser transportadas en la aeronave. Las observaciones hechas por el inspector que supervisó la fabricación, podrán ser incluidas en las limitaciones de operación si corresponde. Esta hoja de limitaciones es parte integral del Certificado de Aeronavegabilidad y debe mantenerse en la aeronave junto con éste.

3.10.3 En toda operación la aeronave debe tener la palabra EXPERIMENTAL en lugar visible.

3.10.4 Todo piloto que opere una aeronave con Certificado de Aeronavegabilidad Experimental, deberá:

3.10.4.1 Advertir a toda persona transportada, la naturaleza experimental de la aeronave.

3.10.4.2 Operar sólo VFR diurno, a menos que sea expresamente autorizada por la DGAC de otra forma.

3.10.4.3 Notificar a la Torre de Control que la aeronave es de categoría experimental, cuando ésta se opere hacia o desde aeródromos, ya sea controlados o AFIS.

3.10.4.4 Operar la aeronave de acuerdo con las limitaciones de operación asignadas.

3.10.5 Durante la operación se debe cumplir en todo momento, lo prescrito en el Reglamento que corresponda a su tipo y/o clase. El piloto al mando de una aeronave con certificado de Aeronavegabilidad experimental está sujeto al cumplimiento del Reglamento de Licencias para el personal aeronáutico.

3.11 Recomendaciones de Diseño y Construcción

- 3.11.1 Muchas personas que desean construir su propia aeronave, tienen poca o ninguna experiencia con respecto a las prácticas, fabricación o diseño aeronáutico. Por ello, con el objeto de asegurar la confiabilidad de la construcción se aconseja que el constructor recurra al asesoramiento de personal técnico calificado y/o Entidades Técnicas Aeronáuticas habilitadas, con experiencia en las técnicas de construcción de aeronaves para inspeccionar componentes, montaje de alas, fuselaje, etc, antes de colocar el recubrimiento y efectuar otras inspecciones cuando se considere necesario.
- 3.11.2 Se puede utilizar cualquier tipo de motores, hélices, ruedas, u otros componentes, y cualquier tipo de materiales en la construcción de aeronaves construidas por aficionados. Sin embargo, se recomienda que se utilicen componentes aprobados por la DGAC y materiales de calidad reconocida, especialmente en la fabricación de partes que constituyen la estructura primaria, como largueros del ala, herrajes de fijación críticos, y partes estructurales del fuselaje. No deben usarse materiales de mala calidad o materiales cuya identidad no puede establecerse. En el caso de usar componentes con certificado tipo, o fabricados de acuerdo a una TSO (Technical Standard Order), estarán sujetos al cumplimiento de las AD que sean aplicables.
- 3.11.3 Se debe evitar, o por lo menos acolchar, en el diseño del puesto del piloto o de la cabina, bordes o esquinas puntiagudas o filosas, parte que sobresalgan, protuberancias y objetos similares que puedan causar lesión al piloto o pasajeros en caso de accidente.
- 3.11.4 Una instalación de motor deberá suministrar combustible al motor adecuadamente en todas las actitudes de vuelo previstas. Deberán contemplarse medios adecuados al tamaño y complejidad de la aeronave para reducir el peligro de incendio, incluyendo un cortafuego entre el compartimiento del motor y el fuselaje.
Si el sistema de combustible comprende un carburador, se recomienda instalar un sistema de calefacción, a fin de reducir al mínimo la posibilidad de formación de hielo en éste.
- 3.11.5 Puede obtenerse información adicional con respecto a métodos y técnicas de fabricación y montaje en la Circular AC N° 43.13-1A "Métodos, Técnicas y Prácticas Aceptables para Inspección y Reparación de Aeronaves" y en la AC N° 43.13-2A, "Métodos, Técnicas y Prácticas Aceptables de Alteraciones de Aeronaves".

3.12 Kits para construcción

- 3.12.1 Pueden usarse kits que contienen materias primas y algunos componentes prefabricados en la fabricación de aeronaves construidas por aficionados; sin embargo, las aeronaves armadas a partir de "kits" compuestos totalmente de partes prefabricadas, y materiales precortados y pretaladrados no se consideran elegibles para la certificación como aeronaves experimentales construidas por aficionados, ya que no han sido fabricadas y ensambladas "en su mayor parte" por el constructor.
- 3.12.2 Una aeronave construida a partir de un kit puede ser autorizada siempre que la mayor parte (más de un 50%) haya sido fabricada y ensamblada por el constructor aficionado. La mayor parte del kit puede consistir en materia prima como trozos de madera, tubos extruidos, etc, que pueden haber sido cortados de un largo aproximado. Una cierta cantidad de partes prefabricadas como costillas tratadas térmicamente, mamparos o partes con formas complejas hechos de chapa metálica, fibra de vidrio, poliestireno, también serían aceptables, siempre que todavía se cumpla con el requerimiento de "la mayor parte de la fabricación y ensamblado" y la DGAC compruebe que la construcción de la aeronave no fue simplemente una operación de armado.
- 3.12.3 Existen en el mercado numerosos kits de materiales o partes para construcción de aeronaves experimentales por aficionados. Los avisos tienden a ser algo imprecisos y pueden conducir a conclusiones erróneas con respecto a si un kit es o no apto para la certificación como una aeronave experimental construida por aficionados. Es aconsejable antes de adquirir un kit verificar con la

DGAC si la aeronave al ser terminada, será apta para la certificación como aeronave de construcción amateur bajo las normas y criterios establecidos por esta DAP.

3.12.4 Las personas que adquieran kits o aeronaves parcialmente construidas, deben obtener del vendedor los registros de construcción a objeto de presentar a la DGAC todos los antecedentes que permitan demostrar que se cumple con los requisitos de construcción amateur.

3.13 Aeronaves experimentales construidas por aficionados, fabricadas en el extranjero y adquiridas ya terminadas, para las que se solicita primera certificación en Chile.

3.13.1 Si se adquiere una aeronave experimental de construcción amateur en el extranjero y es importada con la intención de matricularla en nuestro país deberá efectuarse lo siguiente:

3.13.1.1 Presentar documentación de la Autoridad Aeronáutica Civil extranjera, que demuestre que la aeronave fue certificada originalmente como aeronave experimental construida por aficionados en el anterior Estado de matrícula. Debe considerarse que los requisitos definidos por otros Estados pueden ser diferentes a los nacionales y la aeronave puede no cumplir con los requisitos de esta DAP para ser calificada como de categoría experimental y construcción amateur.

3.13.1.2 Elevar una solicitud al Departamento Certificación con los antecedentes indicados en los párrafos 3.9.2 y 3.9.5, según sean aplicables. Por no ser el importador el constructor original, la presentación debe ser hecha por una ETEA autorizada y habilitada en el tipo de aeronave.

3.13.1.3 Presentar un Certificado de Aeronavegabilidad de Exportación, si la Autoridad Aeronáutica Civil extranjera lo emite para esa categoría de aeronaves.

3.13.1.4 Demostrar que el propietario anterior ha efectuado una inspección equivalente a una inspección anual a la aeronave, en los 90 días previos a la presentación de la solicitud de certificación. Esta inspección de condición deberá ser hecha por el constructor original de la aeronave si viene de USA (Referencia AC 20-27D párrafo 15), o de acuerdo a la reglamentación del país de matrícula anterior de la aeronave

3.13.1.5 Inscribir la aeronave en el Registro Nacional, según lo indicado en 3.4.

3.13.2 Para la certificación de Aeronavegabilidad se seguirá el procedimiento indicado en el párrafo 3.9. El proceso es similar por ser una certificación original. El inspector de la DGAC revisará la documentación y la aeronave para determinar su elegibilidad como experimental construida por aficionados.

3.13.3 Si la aeronave es elegible y la inspección satisfactoria, se emitirá un certificado de Aeronavegabilidad experimental y las limitaciones de operación que correspondan. Si la aeronave no ha efectuado pruebas en vuelo, o existen a juicio de la DGAC dudas sobre las características de vuelo de la aeronave, se pedirán ensayos en vuelo.

3.14 Alteraciones

3.14.1 La primera certificación de Aeronavegabilidad equivale a una aprobación de diseño tipo, ya que se define la configuración de la aeronave con determinada planta motriz y equipamiento, su sistema de mantenimiento, se definen límites de peso y centraje y se aprueba un manual de vuelo. Estas condiciones deben respetarse en las certificaciones de Aeronavegabilidad posteriores. Cualquier cambio de componentes o equipo o en las condiciones de operación, constituyen una alteración que debe ser expresamente aprobada por la DGAC.

3.14.2 Para efectuar una alteración deben seguirse los procedimientos del DAP 08 25, presentando una solicitud a la DGAC firmada por un ingeniero aeronáutico y efectuar el trabajo en una ETEA autorizada. En el caso de que el constructor original continúe siendo el propietario y operador, ha obtenido una licencia de mecánico de mantenimiento y ha certificado su taller como ETEA y desea modificar personalmente la aeronave, podrá presentar la alteración, efectuar el trabajo y firmar la

conformidad de éste.

3.15 Aeronavegabilidad Continuada

- 3.15.1 El certificado de Aeronavegabilidad experimental tiene una duración de un año y deberá renovarse conforme a lo establecido en el DAP 08 06 "Procedimiento para la renovación de certificados de Aeronavegabilidad". Este DAP establece el requerimiento de una inspección de 100 horas, efectuada al menos 6 meses antes de la inspección de certificación por parte de la DGAC.
- 3.15.2 La DGAC exige que toda aeronave, incluyendo los aviones de construcción amateur deben estar en condición de operación segura. El objeto de la inspección de 100 horas o anual es comprobar esta condición, controlando el avión y su equipo por deterioro, desajustes, corrosión, etc.. El responsable de la inspección establecerá estas condiciones respecto de los antecedentes y situación de la aeronave en el momento de su primera certificación.
- 3.15.3 Según lo establecido para toda aeronave en el Reglamento de Aeronavegabilidad, el mantenimiento debe ser efectuado por mecánicos de mantenimiento con licencia vigente y la ejecución de inspecciones, alteraciones, o presentación a renovación de certificación de Aeronavegabilidad debe ser realizado en una ETEA autorizada. En caso que el constructor original sea el propietario y operador y posea la licencia y certificado de ETEA requeridos, podrá efectuar el mantenimiento. Caso contrario deberá contratar los servicios de una ETEA. Estas condiciones tienen por objeto asegurar a la DGAC que el mantenimiento de la aeronave se efectuará según procedimientos establecidos y conforme al Reglamento de Aeronavegabilidad.
- 3.15.4 El propietario debe proporcionar a la ETEA que contrate para efectuar mantenimiento, los datos y dibujos de diseño, lista de equipos, plan autorizado de mantenimiento, registro de pesaje, copia de los documentos de la primera certificación de Aeronavegabilidad y cualquier otro antecedente e información que se requiera para efectuar el mantenimiento adecuado de la aeronave.

3.16 Renovación del Certificado de Aeronavegabilidad Experimental

- 3.16.1 Por lo menos 15 días antes de la fecha de vencimiento del certificado de Aeronavegabilidad experimental, el propietario de la aeronave deberá solicitar su renovación al Departamento Aeronavegabilidad.
- 3.16.2 La renovación la solicitará el propietario u operador, presentando el Formulario 10/2-7 "Informe de Aeronave", a través de una ETEA autorizada y habilitada en el tipo de aeronave. La presentación a certificación seguirá en lo que sea aplicable, el DAP 08 06 "Procedimientos para la renovación de certificados de Aeronavegabilidad".
- 3.16.3 La inspección por renovación del certificado de Aeronavegabilidad debe verificar que el avión conserva la condición de Aeronavegabilidad con que fue certificado originalmente y mantiene todo el equipo instalado en el momento de la primera certificación.

3.17 Responsabilidades

- 3.17.1 Calidad del producto.
 - 3.17.1.1 El constructor es responsable de la calidad de los materiales y partes adquiridas para la fabricación de la aeronave.
 - 3.17.1.2 El constructor es responsable de la ejecución de la construcción y de la calidad del producto, terminaciones y mano de obra.

- 3.17.1.3 El constructor es responsable final de la aeronave, de su diseño, características de funcionamiento, resistencia estructural y de la seguridad de su operación. Si la aeronave se construyó a partir de un kit o planos, su responsabilidad se mantiene puesto que el kit o el proyecto, no son revisados ni aprobados por la DGAC.
- 3.17.2 Características de vuelo.
 - 3.17.2.1 Las características de vuelo y su verificación, son una responsabilidad del constructor, para lo cual deberá asesorarse por personal competente.
- 3.17.3 Comprobación de las cualidades de vuelo
 - 3.17.3.1 La comprobación de que la aeronave puede ser operada en forma razonablemente segura por un piloto con habilidades normales y la indicación de las observaciones y limitaciones de operación que sean necesarias, es responsabilidad del piloto inspector que se designe como asesor del Departamento Certificación.
- 3.17.4 Comprobación de construcción y montaje.
 - 3.17.4.1 El inspector designado es responsable de establecer que la aeronave cumple con los requisitos de aeronave de construcción amateur, de efectuar las inspecciones para establecer el empleo de materiales y prácticas de construcción aceptables, de hacer las observaciones y recomendaciones técnicas que estime necesarias durante el proceso de construcción y ensayos y de fijar las limitaciones de operación que resulten convenientes.
- 3.17.5 Certificación de Aeronavegabilidad.
 - 3.17.5.1 El inspector que efectúe la certificación original de Aeronavegabilidad es responsable de establecer la configuración definitiva de la aeronave en base al listado de componentes de ésta, verificar que cumple con la Reglamentación vigente y que es aeronavegable en condiciones razonables de seguridad, tanto para el piloto como para terceros.
 - 3.17.5.2 El inspector que apruebe la renovación del certificado de Aeronavegabilidad es responsable de comprobar que la aeronave se encuentra aeronavegable, ha cumplido con todas las disposiciones vigentes y mantiene la configuración original.
- 3.17.6 Mantenimiento de la Aeronavegabilidad
 - 3.17.6.1 El responsable de mantener la condición de Aeronavegabilidad, es el operador de la aeronave quien deberá cumplir con las disposiciones reglamentarias al respecto.

4.- APENDICES

- 4.1 APENDICE A Formulario 19/2-36. "Solicitud de inspección de aeronaves construidas por aficionados"
- 4.2 APENDICE B Formulario 19/2-38. "Inspección de aeronaves construidas por aficionados"
- 4.3 APENDICE C Formulario 10/2-21 "Solicitud de primera certificación de aeronaves".

5.- BIBLIOGRAFIA

- 5.1 Order 8130.2B (FAA). "Airworthiness certification"
- 5.2 AC 20-27D (FAA) del 04.ENE.983. "Certification and Operation of Amateur Built Aircraft".
- 5.3 Reglamento de Aeronavegabilidad.

- 5.4 DAR 01. "Reglamento de Licencias para el personal aeronáutico".
- 5.5 DAC 08 00 21D. "Características de los Certificados de Aeronavegabilidad".
- 5.6 DAP 08 01. "Procedimiento para informar corrección de discrepancias técnicas en Aeronavegabilidad utilizando el Formulario Informe de Inspección de Aeronaves".
- 5.7 DAP 08 08. "Procedimiento para Primera Certificación de Aeronaves de Aviación General que no realicen transporte comercial".
- 5.8 DAP 08 06. "Procedimiento para Renovación de Certificados de Aeronavegabilidad".
- 5.9 AC 43.13.1. (FAA). "Métodos, técnicas y prácticas aceptables. Inspección y reparación de aeronaves".
- 5.10 AC 43.13.2. (FAA). "Métodos, técnicas y prácticas aceptables. Alteraciones de aeronaves".

APÉNDICE A

DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL
DIRECCION DE SEGURIDAD OPERACIONAL
SUBDIRECCION DE AERONAVEGABILIDAD

HOJA 1 DE 2

SOLICITUD DE INSPECCION DE AERONAVE CONSTRUIDA POR AFICIONADO

Nº _____

A.- DATOS DEL SOLICITANTE

1.- Nombre _____
2.- Dirección _____ 3.- Ciudad _____
4.- Teléfono Oficina _____ 5.- Teléfono Particular _____

B.- DATOS DE LA AERONAVE

1.- Tipo de Aeronave Avión Helicóptero Otro
2.- Marca _____ 3.- Modelo _____ N° Serie _____
5.- Diseño Original Kit 6.- Propósito _____
7.- Número de plazas _____ Tripulación _____ Pasajeros _____

C.- LUGAR DE FABRICACION

1.- Dirección _____ 2.- Ciudad _____
3.- Teléfono _____

D.- DATOS DEL SISTEMA MOTOPROPULSOR

1.- Cantidad de Motores _____
2.- Motor a) marca _____ b) modelo _____ c) N° de Serie _____
3.- Hélice a) marca _____ b) modelo _____ c) N° de Serie _____
4.- Rotor a) marca _____ b) modelo _____ c) N° de Serie _____
5.- Transmisión a) marca _____ b) modelo _____ c) N° de Serie _____

E.- OTROS DATOS BASICOS

1.- _____
2.- _____
3.- _____
4.- _____
5.- _____

FIRMA DEL SOLICITANTE

FECHA DE RECEPCION

FIRMA DEL RECEPTOR

“FORMA DE COMPLETAR EL FORMULARIO DGAC 08/2-30”

HOJA 2 DE 2

1. **General**
 - 1.1 El formulario deberá entregarse en original y una copia.
 - 1.2 El número se dará en la Subdirección de Ingeniería, Departamento Certificación y posteriormente se le comunicará al solicitante.

2. **Datos del Solicitante**
 - 2.1 Los datos solicitados son autoexplicativos.

3. **Datos de la Aeronave**
 - 3.1 **Tipo de Aeronave:** Deberá colocarse una X en el cuadro que corresponda al de la aeronave por construir.
 - 3.2 **Marca:** Se colocará el nombre del constructor de la aeronave, en **Modelo y N° de Serie** indicará el Modelo y N° de Serie que el constructor desee, teniendo la precaución que este último sea diferente al de otras aeronaves y no sea posible confundir.
 - 3.3 **Diseño:** Se marcará con una X el cuadro que corresponda.
 - 3.4 **Propósito:** Se indicará la finalidad de utilización de la aeronave. Puede ser para fines didácticos, deportivos o recreativos.
 - 3.5 **Número de Plazas:** Debe indicarse el número total de asientos, en **Tripulación** debe indicarse la tripulación mínima requerida para operar la aeronave, en **Pasajeros** debe indicarse el número de asientos destinados a personas que no son parte de la tripulación.

4. **Lugar de Fabricación:** Se indicará el número, calle, ciudad y teléfono del lugar en que se encuentran las instalaciones o taller de construcción de la aeronave.

5. **Datos del Sistema Motopropulsor:** Los datos requeridos son autoexplicativos. Se ha considerado el motor y hélice para aviones, los datos de rotor y transmisión son aplicables para cualquier tipo de giroplano.

6. **Otros datos básicos:** Indicar cualquiera otra información adicional si la aeronave tiene alguna característica digna de destacar.

7. **Firma del Solicitante:** Autoexplicativo.

8. Al entregar este formulario al Departamento Certificación, el receptor deberá colocar la fecha y su propia firma en los casilleros adecuados, reteniendo el original y devolviendo la copia al solicitante.

APÉNDICE B

INSPECCION DE AERONAVE CONSTRUIDA POR AFICIONADO				
DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL DIRECCION DE SEGURIDAD OPERACIONAL SUBDIRECCION DE INGENIERIA	SOLICITUD N°.....		HOJA 1 DE 5	
	FECHA	CONFORME	OBS.	INSPECTOR
<p>A.- INSPECCION DE FUSELAJE</p> <ul style="list-style-type: none"> 1.- Soldaduras, uniones, sujetadores, etc. 2.- Alineación (visual). 3.- Cortafuegos- material, seguridad, etc. 4.- Tratamiento protector interior y exterior. 5.- Conformidad para el cierre. <p>B.- INSPECCION DE ALAS</p> <ul style="list-style-type: none"> 1.- Soldaduras, uniones, sujetadores, etc. 2.- Alineación (visual). 3.- Tratamiento protector interior y exterior. 4.- Conformidad para el cierre. 5.- <ul style="list-style-type: none"> a) Extradós derecho. b) Extradós izquierdo. c) Intradós derecho. d) Intradós izquierdo. e) Alerón derecho. f) Alerón izquierdo. g) Flap izquierdo. h) Flap derecho. i) Centro plano derecho. j) Centro plano izquierdo. <p>C.- INSPECCION DEL EMPENAJE</p> <ul style="list-style-type: none"> 1.- Soldaduras, uniones, sujetadores, etc. 2.- Alineación (visual). 3.- Tratamiento protector interior y exterior. 4.- Conformidad para el cierre. 5.- <ul style="list-style-type: none"> a) Timón de profundidad. b) Timón de dirección. c) Estabilizador vertical. d) Estabilizador horizontal. 				

DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL DIRECCION DE SEGURIDAD OPERACIONAL SUBDIRECCION DE INGENIERIA	SOLICITUD N°.....		HOJA 2 DE 5	
	FECHA	CONFORME	OBS.	INSPECTOR
<p>D.- INSPECCION DEL TREN DE ATERRIZAJE</p> <ul style="list-style-type: none"> 1.- Soldaduras, uniones, sujetadores, etc. 2.- Alineación (visual). 3.- Tratamiento protector. 4.- Sistema oleoneumático. 5.- Conformidad para el cierre. <p>E.- INSPECCION DEL SISTEMA DE COMBUSTIBLE</p> <ul style="list-style-type: none"> 1.- Estanques-instalación, ubicación, expansión. 2.- Estanques-drenajes, filtros, ventilación. 3.- Líneas-tipo, ruteo, seguridad, uniones, etc. 4.- Válvulas-ubicación, operación, placas, etc. <p>F.- INSPECCION DEL COMPARTIENTO MOTOR</p> <ul style="list-style-type: none"> 1.- Montaje-soldaduras y alineación (visual). 2.- Tratamiento protector-interno y externo. 3.- Seguridad de amarre-motor y cortafuego. 4.- Soporte amortiguador, masa, etc. 5.- Cañerías-tipo, condición, seguridad, ruteo. 6.- Cablería-ruteo, seguridad, tamaño, masa. 7.- Accesorios-idoneidad, seguridad, firmeza. 8.- Controles-ruteo, firmeza, operación, seguridad. 9.- Escape-firmeza, ubicación, holgura, etc. 10.-Cubiertas-firmeza, condición, ajuste, etc. 11.-Deflectores-firmeza, condición, ajuste, etc. 12.-Hélice-idoneidad, condición, ajuste, etc. 				

DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL DIRECCION DE SEGURIDAD OPERACIONAL SUBDIRECCION DE INGENIERIA	SOLICITUD N°.....		HOJA 3 DE 5	
	FECHA	CONFORME	OBS.	INSPECTOR
<p>G.- INSPECCION DE SISTEMAS DE CONTROL</p> <ul style="list-style-type: none"> 1.- Superficies de control-condición, seguridad. 2.- Superficies de control-unión, topes, juego, etc. 3.- Cables-condición, interferencia, pasadas, etc. 4.- Poleas-tamaño, fijación, alineación, etc. 5.- Accesorios-fijación, seguridad, interferencia, etc. <p>H.- INSPECCION DE SISTEMAS ELECTRICOS</p> <ul style="list-style-type: none"> 1.- Cableado-tamaño, seguridad, ruteo, etc. 2.- Batería-seguridad, ventilación, drenaje, etc. 3.- Protectores-fusibles, disyuntores, etc. 4.- Interruptores-placas, adecuación, protecciones, etc. <p>I.- INSPECCION DEL SISTEMA ROTOR</p> <ul style="list-style-type: none"> 1.- Montaje-soldadora, uniones, sujetadores, etc. 2.- Controles-operación, ruteo, seguridad, etc. 3.- Palas-ajuste, condición, seguridad, etc. 4.- Tratamiento protector. <p>J.- INSPECCION DE OTROS SISTEMAS</p> <ul style="list-style-type: none"> 1.- 2.- 3.- 4.- 5.- 				

DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL DIRECCION DE SEGURIDAD OPERACIONAL SUBDIRECCION DE INGENIERIA	SOLICITUD N°.....		HOJA 4 DE 5	
	FECHA	CONFORME	OBS.	INSPECTOR
<p>K.- INSPECCION FINAL</p> <ol style="list-style-type: none"> 1.- Controles-recorrido, adecuación, etc. 2.- Ensamblajes-palanqueo, golpes, golillas, etc. 3.- Drenajes-cantidad, adecuación, etc. 4.- Tapas de inspección-adecuación, seguridad, etc. 5.- Asientos-cinturones, instalación, etc. 6.- Interferencia de paracaídas u otros y controles. 7.- Compartimento de equipaje. 8.- Instrumentos de acuerdo a DAR. 9.- Instrumentos-visibilidad, marcación, etc. 10.-Controles-acceso, identificación, libertad, etc. 11.-Cabina-protuberancias, cantos agudos, etc. 12.-Parabrisas y ventanillas-visión, condición. 13.-Operación de grupo aeromotriz. 14.-Marcas y distintivos externos. 15.-Condición general exterior. 16.-Antenas y luces. 17.-Cartilla de peso y balance. 				
PESO VACIO Lbs/Kgs.	PESO MAXIMO DE DESPEGUE Lbs/Kgs.			

DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL DIRECCION DE SEGURIDAD OPERACIONAL SUBDIRECCION DE INGENIERIA		SOLICITUD N°.....	HOJA 5 DE 5
N°	OBSERVACIONES	CONFORME	INSPECTOR
CONFORMIDAD PARA EL OTORGAMIENTO DEL CERTIFICADO CON LAS OBSERVACIONES INDICADAS ANTERIORMENTE.			
NOMBRE Y FIRMA DEL INSPECTOR	FECHA DE EMISION DEL CERTIFICADO	FIRMA Y TIMBRE DEL JEFE DEL DEPARTAMENTO CERTIFICACION	

APÉNDICE C

SOLICITUD DE PRIMERA CERTIFICACION

Solicita a la Dirección

(Nombre o razón social del explotador)

General de Aeronáutica Civil, la certificación de la aeronave cuyas características se indican a continuación:

- | | |
|----------------------------------|----------------------------------|
| 1.- MATRICULA | 2.- MARCA |
| 3.- MODELO | 4.- Nº DE SERIE |
| 5.- Nº DE LINEA (Si corresponde) | 6.- Nº VARIABLE (Si corresponde) |
| 7.- AÑO DE CONSTRUCCION | 8.- HRS. TOTALES |
| 9.- CICLOS TOTALES | 10.- MARCA Y MODELO DE MOTOR(ES) |

11.- UTILIZACION DE LA AERONAVE

- a) Transporte Público: PASAJES CARGA MIXTA
- b) Aviación General que realiza transporte comercial de pasajeros y/o carga.
- c) Aviación General que **NO** realiza transporte comercial de pasajeros y/o carga.

- 12.- PROPIETARIO _____
- 13.- OPERADOR (Si es distinto) _____
- 14.- ESPECIFICACION TIPO Nº _____
- 15.- PAIS DE ULTIMA CERTIFICACION _____ FECHA _____

La aeronave se presentará a certificación:

- EN CHILE EN EL EXTRANJERO

Si la aeronave se certificará en el extranjero indicar:

PAIS _____ CIUDAD _____ FECHA APROXIMADA _____

REPRESENTANTE TECNICO DE LA EMPRESA EN EL EXTRANJERO _____

Los anexos indicados en el reverso de esta solicitud se entregarán antes del inicio de la certificación.

SANTIAGO, de..... de 19.....

.....
NOMBRE Y FIRMA DEL REPRESENTANTE LEGAL

ANTECEDENTES QUE ENTREGARA EL EXPLOTADOR ANTES DEL INICIO DE LA CERTIFICACION

- CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDAD DE EXPORTACION.
- FORM. 10/2-7, "INFORME DE AERONAVE MATRICULA"
- FORM. 10/2-18, "INFORME DE INSPECCION DE EQUIPOS ELECTRONICOS".
- FORM. 10/2-19, "INFORME DE INSPECCION DE INSTRUMENTOS".
- REGISTRO DE ULTIMA INSPECCION, EFECTUADA A LA AERONAVE POR.....
INCLUYENDO TARJETAS DE TRABAJOS ESTRUCTURALES E INSPECCIONES NO DESTRUCTIVAS REALIZADAS.
- BITACORAS DE AERONAVE, MOTORES Y HELICES.
- HISTORIAL DE CUMPLIMIENTO DE MIM, CON DOCUMENTOS DE RESPALDO.
- PROGRAMA DE MANTENIMIENTO APROBADO POR LA AUTORIDAD AEORNAUTICA DE.....
- PROGRAMA DE MANTENIMIENTO DE TRANSICION.
- PROGRAMA DE MANTENIMIENTO FUTURO.
- PLAN DE REEMPLAZO Y DE OVERHAUL.
- INSPECCIONES REPETITIVAS FUTURAS.
- DISCREPANCIAS PENDIENTES.
- CARTILLA DE PESO Y BALANCE ACTUALIZADA.
- DIAGRAMA DE CONFIGURACION INTERNA.
- CONTRATO CON ETEA.

NOTA: Los explotadores adquirentes podrán solicitar, por escrito, ampliación del plazo de presentación.