

OBJ.: Modifica Norma Aeronáutica
"Certificación y operación de
aeronaves experimentales
construidas por aficionados, DAN 08
07".

EXENTA N° 04 / 3 / 0125 / 1426 /

SANTIAGO, 31.JUL.2023

RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL:

I. VISTOS:

- a) Ley N° 16.752 de 1968 que Fija Organización y Funciones y establece las Disposiciones Generales a la Dirección General de Aeronáutica Civil.
- b) Ley 18.916, de 1990, que aprueba el Código Aeronáutico.
- c) Decreto Supremo N° 222 de 2004, del Ministerio de Defensa Nacional, que aprueba el Reglamento Orgánico de Funcionamiento (ROF) de la Dirección General de Aeronáutica Civil.
- d) Resolución Exenta N° 08/0/1/504/0713 de fecha 01 de diciembre 2016. de la Dirección General de Aeronáutica Civil, que aprobó la segunda edición de la norma aeronáutica Certificación y Operación de aeronaves experimentales construidas por aficionados, DAN 08 07.
- e) Resolución N° 7, de fecha 26 de marzo de 2019, de la Contraloría General de la República, que fija Normas sobre Exención del Trámite de Toma de Razón.
- f) Decreto N° 1, de fecha 06 de enero de 2021, del Ministerio de Defensa Nacional, que nombra al General de Aviación Sr. Raúl Ernesto Jorquera Conrads, como Director General de Aeronáutica Civil a contar del 14 de diciembre de 2020.

II. CONSIDERANDO:

La necesidad de incorporar las modificaciones solicitadas por el Departamento Seguridad Operacional (DSO) en Oficio SDAE (O) N° 08/2/3/1277 de fecha 18 de abril de 2023; atendiendo la experiencia que se ha ido obteniendo con la aplicación de la norma, lo cual permitirá un documento normativo más actualizado con respecto a los procesos relacionados con aeronaves experimentales, cuyos fundamentos se encuentran contenidos en el Informe Técnico, de misma data, elaborado por el Subdepartamento de Aeronavegabilidad y que se adjuntan al citado Oficio.

III. RESUELVO:

1. **APRUÉBASE** la Tercera Edición de la Norma Aeronáutica de “Certificación y Operación de aeronaves experimentales construidas por aficionados”, DAN 08 07; cuyo contenido es el siguiente:

ÍNDICE

CAPÍTULO 1 GENERALIDADES

- 1.1 Definiciones
- 1.2 Aplicación
- 1.3 Base reglamentaria

CAPÍTULO 2 REGLAS PARA LA CONSTRUCCIÓN DE LA AERONAVE

- 2.1 Requisitos para la construcción de la aeronave y su constructor
- 2.2 Responsabilidades del constructor
- 2.3 Modalidades para construir la aeronave según el grado de intervención de la DGAC en el proceso
- 2.4 Construcción de la aeronave con asistencia y/o supervisión de la fábrica del kit
- 2.5 Solicitud de aceptación de construcción de la aeronave
- 2.6 Construcción de la aeronave
- 2.7 Matriculación de la aeronave
- 2.8 Obtención del certificado de aeronavegabilidad especial para efectuar los vuelos de prueba
- 2.9 Ejecución del plan de vuelos de ensayos y pruebas

CAPÍTULO 3 PRIMERA CERTIFICACIÓN DE AERONAVEGABILIDAD

- 3.1 Generalidades
- 3.2 Presentación de la documentación para la certificación

CAPÍTULO 4 OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO DE LA AERONAVEGABILIDAD

- 4.1 Requisitos para la operación y para el mantenimiento de la aeronavegabilidad de la aeronave

CAPÍTULO 5 AERONAVES CONSTRUIDAS POR AFICIONADOS ADQUIRIDAS YA TERMINADAS

- 5.1 Requisitos específicos

APÉNDICES

- APÉNDICE A** **FORMULARIO DGAC 08/2-30A, "SOLICITUD DE ACEPTACIÓN DE CONSTRUCCIÓN DE AERONAVE POR AFICIONADO".**
- APÉNDICE B** **FORMULARIO DGAC 08/2-31 "SOLICITUD DE CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDAD ESPECIAL EXPERIMENTAL".**
- APÉNDICE C** **FORMULARIO DGAC 08/2-8 "INFORME DE INSPECCIÓN ANUAL DE EQUIPOS ELECTRÓNICOS".**
- APÉNDICE D** **FORMULARIO DGAC 08/2-9 "INFORME DE INSPECCIÓN ANUAL DE INSTRUMENTOS Y SISTEMAS AFINES".**
- APÉNDICE E** **FORMATO PARA LA DECLARACIÓN DEL PROGRAMA DE INSPECCIONES O DE MANTENIMIENTO**

CAPÍTULO 1

GENERALIDADES

1.1 Definiciones

AERONAVE CONSTRUIDA POR AFICIONADOS

Para los fines de interpretación de esta norma, es toda aeronave que, no siendo un vehículo ultraliviano, cumpla con los siguientes requisitos:

Su constructor la ha fabricado y ensamblado sólo con fines recreativos y/o didácticos.

Para su fabricación y ensamblaje, más del 50% de sus ítems componentes no han sido recibidos por el constructor totalmente fabricado, sino que han sido fabricados total o parcialmente por éste antes de ensamblarlos o integrarlos a la aeronave.

Se puede utilizar (y no debe ser considerado al realizar la evaluación de "más del 50%" de la fabricación y ensamblaje, aunque sea parte de un kit), cualquier ítem componente adquirido para ser instalado directamente en la aeronave, producido por terceros y no necesariamente certificado para aviación. Esto incluye desde ítems tan relevantes como el motor o la hélice, hasta los ítems menos relevantes.

CONSTRUCTOR AFICIONADO

Para los fines de interpretación de esta norma, el término constructor aficionado (o simplemente, constructor), se usa para referirse a la persona o grupo de personas naturales, o persona jurídica, que fabrica y ensambla una aeronave, en calidad de aficionado y en conformidad a la presente norma.

EXPLORADOR

Es la persona que utiliza la aeronave por cuenta propia, con o sin fines de lucro, conservando su dirección técnica. Se presume explotador al propietario de la aeronave.

KIT

El término kit, en esta norma se usa para referirse al conjunto de partes y piezas, fabricadas total o parcialmente, desde el cual el constructor inicia la construcción de la aeronave. Este conjunto debe por lo tanto estar bien definido, a fin de permitir determinar el porcentaje de trabajo de fabricación y ensamblaje a cargo del constructor, que sea necesario para llegar a terminar la construcción de la aeronave. Esta definición puede preexistir cuando el kit es un producto comercial o, si no, ser hecha por el propio constructor y aceptada por la DGAC.

OPERADOR

El término operador, en esta norma se usa como sinónimo de explotador.

PROPIETARIO

El término propietario, en esta norma se usa siempre para referirse a la persona o grupo de personas naturales, o persona jurídica, que ostente legalmente la propiedad de la aeronave construida por aficionados, de la cual se trate en el texto de la norma, y que en tal calidad ha inscrito dicha aeronave en el Registro Nacional de Aeronaves, por cumplir además los requisitos que para el efecto señala el Código Aeronáutico.

TALLER AERONÁUTICO AFICIONADO (TAA)

Taller habilitado por la DGAC para efectuar mantenimiento sólo a determinadas aeronaves construidas por aficionados.

1.2 Aplicación

- 1.2.1 Esta norma establece los requisitos que deben reunir las aeronaves que pueden ser construidas por aficionados y los requisitos que debe cumplir su constructor para la construcción de éstas.
- 1.2.2 También, establece los requisitos para realizar la construcción para el caso excepcional de aeronaves cuya capacidad sea superior a cuatro ocupantes.
- 1.2.3 Además, establece los requisitos para la matriculación de la aeronave, para la obtención del Certificado de Aeronavegabilidad Especial para efectuar los vuelos de prueba y los requisitos para ejecutar el plan de vuelos de ensayos y pruebas.
- 1.2.4 Por último, se establecen los requisitos para la certificación de aeronavegabilidad de la aeronave, su operación y mantenimiento de la aeronavegabilidad; como los requisitos para el caso de aeronaves construidas por aficionados adquiridas ya terminadas.

1.3 Base reglamentaria

- 1.3.1 Respecto a las aeronaves construidas por aficionados, el Reglamento de Aeronavegabilidad DAR 08, las permite cuando éstas han sido construidas con fines recreativos y/o didácticos de los propios constructores. Adicionalmente:
 - (a) Las exceptúa del cumplimiento de las especificaciones nacionales de aeronavegabilidad;
 - (b) Faculta a la DGAC para disponer y publicar normas y procedimientos adecuados relativos a los aspectos de aeronavegabilidad;
 - (c) Las exime del requisito de poseer un Certificado de Tipo;
 - (d) No las exime del requisito de poseer un Certificado de Aeronavegabilidad otorgado por la DGAC para poder operar; y
 - (e) Señala que el tipo de Certificado de Aeronavegabilidad que les podrá otorgar la DGAC, es un Certificado de Aeronavegabilidad Especial de Categoría Experimental.

1.3.2 Respecto a toda aeronave, el Reglamento de Operación de Aeronaves DAR 06 establece:

- (a) Que debe utilizarse conforme a los términos establecidos en su Certificado de Aeronavegabilidad y dentro de las limitaciones de utilización establecidas por la DGAC; y
- (b) Que debe tener los avisos, listas y marcas que presenten visiblemente las limitaciones indicadas en la certificación otorgada por la DGAC.

CAPÍTULO 2

REQUISITOS PARA LA CONSTRUCCIÓN DE LA AERONAVE Y SU CONSTRUCTOR

2.1 Requisitos para la aeronave y su constructor

2.1.1 Las aeronaves construidas por aficionados no pueden tener una capacidad superior a cuatro ocupantes, incluyendo pilotos, excepto aquellas que se empleen para el lanzamiento de paracaidistas, en que la capacidad máxima puede ser hasta ocho ocupantes.

2.1.1.1 Para aeronaves cuya capacidad máxima no exceda cuatro ocupantes, incluyendo pilotos, el constructor, antes de iniciar la construcción, no está obligado a acreditar experiencia o competencia en diseño, fabricación, ensamblaje o mantenimiento de aeronaves.

2.1.1.2 Para el caso excepcional de aeronaves cuya capacidad sea superior a cuatro ocupantes, el constructor aficionado requerirá de una habilitación especial debiendo realizar la construcción con el apoyo de un Centro de Mantenimiento Aeronáutico (CMA) o Club Aéreo, aprobado, vigente y especialmente habilitado por la DGAC para participar en la construcción de la aeronave. Para llevar a cabo la construcción, el constructor aficionado deberá cumplir los siguientes requisitos:

- (a) Presentar al Subdepartamento Aeronavegabilidad (SDA) de la DGAC, un Plan de Construcción de la aeronave, firmado por un titular de una licencia de Ingeniero habilitación Aeronáutico, que considere el empleo de los recursos mínimos de personal e instalaciones mencionados en (b) y (c) siguientes.
- (b) Conformar un equipo de trabajo que ejecute la fabricación, ensamblaje y pruebas de la aeronave; el cual deberá tener, a lo menos personal con las siguientes licencias aeronáuticas vigentes:
 - (1) Licencia de Ingeniero habilitación Aeronáutico;
 - (2) Licencia de Mecánico de Mantenimiento especialista en Recubrimiento Metálico;
 - (3) Licencia de Mecánico de Mantenimiento especialista en Materiales Compuestos (si corresponde);
 - (4) Licencia de Mecánico de Mantenimiento especialista en Motores recíprocos o a reacción (según corresponda); y
 - (5) Licencia de Mecánico de Mantenimiento especialista en Aviónica y/o Eléctrico de Avión (según corresponda).
- (c) Coordinar con el CMA o Club Aéreo, la asignación de instalaciones que reúnan condiciones apropiadas para ejecutar los trabajos de fabricación, ensamblaje y pruebas.

(d) Construir la aeronave a partir de un kit incluido en el listado de kits que publica la autoridad aeronáutica de Estados Unidos, FAA, denominado "REVISED LISTING OF AMATEUR-BUILT AIRCRAFT KITS" en su última versión (Esto no lo exime de construir más del 50% de la aeronave según lo señala la definición de "Aeronave construida por aficionados" en la sección 1.1 de esta norma.

2.1.1.3 La habilitación especial a que se refiere el requisito 2.1.1.2 anterior, será otorgada por la DGAC luego de aceptar el Plan de Construcción de la aeronave.

2.1.2 El constructor, cuando sea un grupo de dos o más personas naturales o una persona jurídica, deberá tener un Responsable Técnico que sirva de interlocutor con la DGAC para llevar a cabo la construcción de la aeronave y controlar su mantenimiento. El propio constructor hará de Responsable Técnico cuando sea una persona natural.

2.1.3 El constructor debe estar en condiciones de mostrar a la DGAC la documentación que acredite la fuente de obtención de todos los ítems componentes que integre en la construcción de la aeronave.

2.2 Responsabilidades del constructor

2.2.1 El constructor puede seleccionar su propio diseño y no está sujeto a cumplir con estándares de diseño y construcción de aeronaves. A la DGAC no le corresponde aprobar el diseño que seleccione el constructor; sin embargo, al constructor se le recomienda que:

2.2.1.1 En el caso de optar por un diseño original, obtenga asesoría especializada en diseño de aeronaves en la medida que estime que la necesita para aclarar cualquier duda. Al respecto, existe en la Internet, amplia información y posibilidades de contactos para obtener más información o asesoría en construcción de aeronaves experimentales.

2.2.1.2 En el caso de optar por construir la aeronave a partir de un kit, éste se encuentre incluido en la lista señalada en la sección 2.1.1.2 (d).

2.2.1.3 En cualquier caso, trate de considerar en su diseño, requisitos que estime convenientes para la seguridad de los ocupantes y que cumplen las aeronaves estandarizadas según las regulaciones del CFR 14 (FAR) de la FAA.

2.2.1.4 Los motores, hélices, equipos y componentes que integre en su diseño, sean para uso en aviación, con certificado de tipo (TC) o autorizados por orden técnica estándar (TSO).

2.2.1.5 Utilice materiales aprobados para aviación, especialmente para construir las partes de la estructura primaria.

2.2.2 El constructor debe asegurarse de que en el desarrollo del proyecto se cumpla lo siguiente:

2.2.2.1 Que se utilicen técnicas, métodos de fabricación, prácticas, materiales y calidad de mano de obra que, aunque no cumplan los estándares de fabricación o ensamblaje de la industria aeronáutica, permitan esperar como resultado una aeronave segura.

2.2.2.2 Que el manejo, aplicación, instalación y uso de los materiales, productos, partes de kits, equipos y demás componentes, se realice siguiendo las instrucciones de los respectivos fabricantes.

2.2.3 El constructor además es responsable de las acciones que le correspondan según se detalla en cada una de las etapas del proceso descrito en la presente norma.

2.3 Modalidades para construir la aeronave según el grado de intervención de la DGAC en el proceso

2.3.1 El constructor puede llevar a cabo la construcción de la aeronave optando por una de los siguientes dos modalidades:

2.3.1.1 Modalidad A: Construir la aeronave en sus propias instalaciones, a partir de un kit cualquiera, estando sujeto a inspecciones de la DGAC durante el proceso de construcción, en cuyo caso debe presentar la solicitud referida en el requisito 2.5 antes de iniciar la construcción, y no aplica el requisito 2.4; o

2.3.1.2 Modalidad B: Construir la aeronave, a partir de un kit fabricado por una empresa fabricante de kits para construcciones de aeronave por aficionados, en las instalaciones de esa fábrica y con su asistencia y supervisión. En este caso, aplica el requisito 2.4 de esta norma en lugar de los requisitos 2.5 y 2.6, excepto que del requisito 2.6 son igualmente aplicables los requisitos 2.6.6, 2.6.10 hasta el requisito 2.6.17.

2.3.2 Independiente de la modalidad de construcción por la que opte el constructor, las etapas que siguen a la etapa de construcción, son las siguientes y en cada una de las cuales existen procedimientos que se indican en detalle más adelante:

- (a) Matriculación de la aeronave (ver requisito 2.7);
- (b) Obtención del Certificado de Aeronavegabilidad para efectuar los vuelos de prueba (ver requisito 2.8);
- (c) Ejecución del Plan de Vuelos de Ensayos y Pruebas (ver requisito 2.9);
- (d) Certificación de la Aeronavegabilidad (ver requisito 3.1); y
- (e) Operación y mantenimiento de la aeronavegabilidad (ver requisito 4.1).

2.4 Construcción de la aeronave con asistencia y/o supervisión de la fábrica del kit

2.4.1 El constructor debe elegir el kit a partir del cual va a construir la aeronave, asegurándose que dicho kit sea un producto comercial fabricado por una fábrica de kits para construcción de aeronaves por aficionados, y que existan unidades del modelo de aeronave que resulta a partir del kit, ya operando bajo la jurisdicción de la DGAC o de otras autoridades aeronáuticas como FAA, EASA (Unión Europea), TCCA (Canadá) o CASA (Australia).

- 2.4.2 El constructor debe elegir un kit cuya fábrica le proporcione también la asistencia y/o supervisión para terminar la construcción de la aeronave a partir del kit, en las propias instalaciones de la fábrica. Además, deberá asegurarse que, al término satisfactorio de la construcción, la fábrica certifique que (identificación del constructor), ha terminado de construir la aeronave (identificación del modelo y número de serie), a partir del kit que se le ha proporcionado, completando más de un 50% de la construcción de la aeronave, con asistencia y supervisión (de la fábrica).
- 2.4.3 El constructor, sin perjuicio del certificado requerido en el punto anterior, deberá hacer sus propios registros escritos y gráficos durante el proceso de construcción, en correspondencia con las operaciones de fabricación y ensamblaje que indique el manual del kit.
- 2.4.4 Una vez construida la aeronave, el constructor, a fin de poder matricular la aeronave en el Registro Nacional de Aeronaves, y poder luego continuar con el proceso hasta llegar a obtener certificado de aeronavegabilidad que permita volarla, deberá presentar a la DGAC/Subdepartamento Aeronavegabilidad, una carta informando de la aeronave construida conforme a la presente norma, requisito 2.4, y de su disponibilidad para que sea inspeccionada por la DGAC. Además, en dicha carta deberá solicitar que se haga dicha inspección y adjuntar lo siguientes documentos:
- (a) La "Solicitud de Aceptación de Construcción de Aeronave por Aficionado", Formulario DGAC 08/2-30A (Apéndice A), debidamente completada;
 - (b) Documentación técnica descriptiva de la aeronave construida, y los manuales de fabricación, de vuelo y de mantenimiento que proporciona el fabricante del kit;
 - (c) El Certificado de la fábrica del kit, referido en letra 2.4.2 anterior; y
 - (d) Los registros escritos y gráficos referidos en 2.4.3 anterior.
- 2.4.5 La DGAC, conforme al mérito de los antecedentes y solicitud presentados por el constructor, dispondrá la inspección de la aeronave, y consecuentemente le dará respuesta confirmándole la posibilidad de matricular la aeronave, o bien indicándole incumplimiento de requisitos, o necesidad de solucionar errores u observaciones, etc., como paso previo a la matriculación de la aeronave, si esta es posible.

2.5 Solicitud de aceptación de construcción de la aeronave

- 2.5.1 El constructor debe presentar a la DGAC (SDA u Oficina Zonal de Aeronavegabilidad en provincias):
- 2.5.1.1 Una carta en que manifieste su intención de construir una aeronave conforme a lo establecido en la presente norma y declare los propósitos de empleo de la aeronave, y junto con esta carta;

- 2.5.1.2 Una "Solicitud de Aceptación de Construcción de Aeronave por Aficionado", Formulario DGAC 08/2-30A (Apéndice A), que contiene los datos básicos para identificar tanto al constructor como a la aeronave que se propone construir. Es deseable que el constructor adjunte al formulario, fotografías, planos o referencias que faciliten la comprensión del proyecto; y
- 2.5.2 La DGAC a través del SDA, designará un Inspector que contactará al constructor o a su Responsable Técnico, para:
- 2.5.2.1 Analizar el proyecto del constructor y establecer si la aeronave cumple con la definición de aeronave construida por aficionados;
- 2.5.2.2 Aprender si es razonable esperar que se obtendrá una aeronave segura;
- 2.5.2.3 Si se encuentra que el proyecto no es aceptable o que para hacerlo aceptable sería necesario cambiarle ciertos aspectos, informar al constructor las razones del rechazo o los aspectos que tendrían que ser cambiados. Si no es el caso y el proyecto es aceptable, informar al constructor la aceptación de su solicitud y autorizarle el inicio de la construcción. En este último caso, adicionalmente,
- 2.5.2.4 Requerir del constructor una reseña general del programa de construcción para establecer un plan tentativo de inspecciones a la aeronave. El inspector efectuará al menos las siguientes inspecciones, las cuales tendrán los fines que en cada caso se indican:
- (a) Una inspección inicial antes de comenzar la construcción, a fin de verificar el kit y/o materiales desde donde partirá la construcción, así como la documentación técnica, las herramientas e instalaciones con que cuenta el constructor.
 - (b) Antes de que el constructor proceda al recubrimiento de partes estructurales principales, a fin de revisar la estructura básica.
 - (c) Cerca del término de la construcción, a fin de verificar que la aeronave ya puede ser matriculada e informar, si es el caso, al Registro Nacional de Aeronaves acerca de la existencia de tal aeronave.
 - (d) Después de terminada la construcción de la aeronave y matriculada ésta, a fin de verificar su configuración física y documentación de fabricación, como paso previo para otorgar el Certificado de Aeronavegabilidad Especial que permitirá al constructor realizar los vuelos de prueba.
 - (e) Después de terminados los vuelos de prueba y hechos los ajustes de configuración de la aeronave por parte del constructor, a fin de otorgarle la Certificación de Aeronavegabilidad reglamentaria.
- 2.5.2.5 Explicar al constructor que las inspecciones que realicen los inspectores de aeronavegabilidad de la DGAC no deben confundirse con un control de calidad de los trabajos de fabricación, ensamblaje o mantenimiento de la aeronave, ya que la calidad de esos trabajos, así como la del producto que se obtenga, incluyendo características de funcionamiento, resistencia estructural, durabilidad, etc., son de su exclusiva responsabilidad. Completar la explicación puntualizando que el alcance de las inspecciones DGAC durante la construcción estará orientado a:

- (a) Verificar que la mayor parte de la aeronave (más del 50%), es fabricada y ensamblada por el constructor según la definición de “Aeronave construida por aficionados, indicada en la sección 1.1 de esta norma.
- (b) Hacer observaciones o sugerencias al constructor, que apunten al objetivo final de la seguridad de vuelo.
- (c) Verificar que la aeronave corresponde al proyecto presentado a la DGAC por el constructor y, una vez construida, comprobar su configuración final mediante un listado de componentes instalados.
- (d) Prohibir el vuelo de la aeronave en caso de observar evidente condición insegura para efectuarlo. Verificar luego, que la condición insegura observada sea solucionada.

2.6 Construcción de la aeronave

- 2.6.1 El constructor puede emplear los materiales, técnicas constructivas y procedimientos que desee. No obstante, es recomendable que el constructor:
 - 2.6.1.1 Se haga asesorar por personas calificadas en construcción de aeronaves para efectuar trabajos que requieran conocimientos o destrezas especiales.
 - 2.6.1.2 Emplee, como sea aplicable y posible en su proceso de construcción y luego en el de mantenimiento de la aeronave, los métodos, técnicas y prácticas aceptables para inspeccionar, reparar o alterar aeronaves civiles que la FAA ha difundido a través de sus publicaciones AC 43.13-1B, Acceptable Methods, Techniques and practices - Aircraft Inspection and Repair, y AC 43.13-2B, Acceptable Methods, Techniques and practices - Aircraft Alterations o documentos equivalentes que las supersedan.
- 2.6.2 El inspector de la DGAC efectuará las inspecciones que se hayan programado y otras que estime necesario realizar, registrando sus observaciones en un Formulario DGAC 08/2-10 "Informe de Inspección de Aeronave". En estos casos, el constructor debe dar solución a tales observaciones y ceñirse a las instrucciones que sean aplicables del DAP 08 01, "Utilización del formulario DGAC 08/2-10. Informe de Inspección de Aeronave".
- 2.6.3 El constructor debe tener disponible para el 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 cumplen los requisitos según lo señala la definición de “Aeronave construida por aficionados” en la sección 1.1 de esta norma.
- 2.6.4 El constructor debe registrar y documentar su trabajo en una Carpeta de Fabricación, describiendo todas las actividades, inspecciones, mediciones y pruebas realizadas durante la construcción. Debe agregar fotografías tomadas en distintas etapas de la construcción, dibujos o figuras de los manuales de ensamblaje o planos. Las fotografías deben mostrar claramente los métodos de construcción de modo de apreciar la calidad de la fabricación y ensamblaje.

- 2.6.5 El constructor incluirá un plano de tres vistas y un plano de la configuración de cabina un plano de tres vistas y un plano de la configuración de cabina de la aeronave en las primeras páginas de la Carpeta de Fabricación de la aeronave.
- 2.6.6 El constructor presentará la Carpeta de Fabricación debidamente actualizada a la DGAC toda vez que le sea requerida por el inspector.
- 2.6.7 La Carpeta de Fabricación tiene por objeto mantener información sobre los detalles de la aeronave; servir de evidencia de que se realiza un trabajo ordenado y metódico; demostrar que el constructor ha fabricado más del 50%; y disponer de antecedentes para que la DGAC autorice alteraciones o reparaciones a futuro.
- 2.6.8 El constructor, previo al recubrimiento o cierre de las partes principales de la aeronave, debe presentar la aeronave para inspección de la DGAC.
- 2.6.9 El constructor debe conservar las facturas y otros documentos de recepción de los materiales y componentes que emplee en la construcción de la aeronave. Esto, a fin de que pueda conocerse la fuente de obtención y, en lo posible, el origen de tales materiales y componentes.
- 2.6.10 El constructor, en el caso de que emplee un motor o hélice con Certificado de Tipo (TC), o cualquier otro componente fabricado conforme a una Orden Técnica Estándar (TSO), es responsable de que se cumplan todas las Directivas de Aeronavegabilidad (AD) aplicables a tales componentes y de que sean registradas adecuadamente en la documentación de la aeronave.
- 2.6.11 El constructor de una aeronave motorizada debe asegurarse que el diseño de esta incorpore (o, en su defecto, deberá incorporarle), instrumentos y demás equipamiento según se indica a continuación. En el caso de planeadores, globos u otras aeronaves no motorizadas, se requerirá el equipamiento y luces que exija la norma DAN 91, además de aquel equipamiento que proponga el constructor y la DGAC acepte para el caso particular de aeronave y operaciones para las cuales estará limitada.
- 2.6.11.1 Instrumentos y equipamiento según el tipo de operaciones a efectuar:
- (a) Para operaciones VFR-DAY:
 - (1) Velocímetro (Indicador de velocidad aérea).
 - (2) Baroaltímetro.
 - (3) Compás magnético.
 - (4) Tacómetro (RPM de motor).
 - (5) Presión de aceite del motor.
 - (6) Temperatura de aceite del motor.
 - (7) Todo otro instrumento o sistema necesario para monitorear la condición de funcionamiento y entrega de potencia del motor.
 - (8) Indicador de cantidad de combustible existente en cada estanque.

- (9) Indicador de posición del tren de aterrizaje (sólo si aeronave tiene tren retráctil).
 - (10) Un cinturón de seguridad aprobado, en cada asiento que sea ocupado por una persona.
 - (11) Un arnés de hombro aprobado, para cada asiento de piloto.
 - (12) Sistema de comunicaciones VHF que permita comunicación en ambos sentidos y en el modo y frecuencias asignadas al espacio aéreo en que opere.
 - (13) Luces necesarias para utilización durante el día según lo exige la norma DAN 91.
 - (14) Una o más fuentes de energía eléctrica adecuadas para todo el equipamiento eléctrico de la aeronave requerido para la operación VFR-DAY.
- (b) Para operaciones VFR-NIGHT:
- (1) Los instrumentos y equipos señalados en el párrafo (a) precedente.
 - (2) Las luces requeridas según la norma DAN 91.
- (c) Para operaciones IFR (limitadas a condiciones VMC).
- (1) Los instrumentos y equipos señalados en el párrafo (a) precedente y, para vuelo nocturno, también los del párrafo (b).
 - (2) Indicador giroscópico de razón de viraje o equivalente.
 - (3) Indicador de deslizamiento o derrape.
 - (4) Horizonte artificial.
 - (5) Indicador giroscópico de dirección.
 - (6) Sistema que indique la adecuada alimentación de los instrumentos giroscópicos de vuelo, sean éstos eléctricos, a succión o a presión.
 - (7) Altímetro de precisión ajustable a la presión barométrica.
 - (8) Indicador de velocidad vertical.
 - (9) Indicador de temperatura exterior.
 - (10) Sistema de pitot calefaccionado.
 - (11) Fuente alterna de presión estática.
 - (12) Reloj, presentando horas, minutos y segundos.
 - (13) Generador o alternador de capacidad adecuada.
 - (14) Todo otro instrumento o equipamiento requerido según las rutas a volar.

2.6.11.2 Otros ítems de equipamiento:

(a) Equipamiento de emergencia:

(1) Equipo Transmisor Localizador de Emergencia (ELT), capaz de transmitir en las frecuencias 121.5 MHz y 406 MHz, que cumpla la TSO-C126, con instalación aprobada o aceptada por la DGAC y con su mantenimiento efectuado conforme a las instrucciones del fabricante;

(2) Kit de primeros auxilios; y

(b) Equipo Transponder, capaz de responder al ATC en modo 3/A de 4096 códigos y un sistema de reporte automático de altitud de presión, que le permita responder a interrogaciones en modo C, con el objeto de transmitir información de altitud en incrementos de 100 pies consecuente con la altitud máxima de operación de la aeronave y que cumpla los requisitos de las Technical Standard Order TSO-C74b, TSO-C74c o TSO-C112.

2.6.12 El constructor, conforme a los requisitos del DAR Parte 45, instalará en la aeronave una placa de identificación con los siguientes datos de matriculación que se definen en el requisito 2.7.

(a) Marca;

(b) Modelo;

(c) Número de serie; y

(d) Número de matrícula otorgado por el Registro Nacional de Aeronaves.

2.6.13 El constructor pondrá además las siguientes marcas adecuadamente pintadas o colocadas en la aeronave:

2.6.13.1 Letras de nacionalidad y matrícula conforme al DAR Parte 45, las cuales le serán asignadas por el Registro Nacional de Aeronaves como se indica en el requisito 2.7;

2.6.13.2 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; y

2.6.13.3 Una placa en la cabina, ubicada de tal manera que pueda ser vista claramente por todos los ocupantes, con el siguiente texto (no requerido en monoplazas):

ADVERTENCIA PARA PASAJEROS

ESTA AERONAVE ES CATEGORIA EXPERIMENTAL Y FUE CONSTRUIDA POR AFICIONADOS.

NO CUMPLE CON LA REGLAMENTACION DE SEGURIDAD PARA AERONAVES ESTANDAR.

PASSENGER WARNING

THIS AIRCRAFT IS EXPERIMENTAL CATEGORY AND WAS BUILT BY AMATEURS.

IT DOES NOT COMPLY WITH SAFETY REGULATIONS FOR STANDARD AIRCRAFT.

- 2.6.13.4 Otras marcas, listas o placas, dentro de la cabina orientadas a advertir a los ocupantes acerca de restricciones o cualidades de operación particulares de la aeronave, relacionadas con la seguridad de vuelo.
- 2.6.14 El constructor efectuará un reglaje y control de recorrido de los comandos y planos móviles, lo que debe registrar en una cartilla adecuada que incluirá en la carpeta de fabricación de la aeronave.
- 2.6.15 El constructor efectuará un pesaje de la aeronave (excepto que la aeronave sea un globo), una vez finalizada la construcción (incluyendo pintura, marcas, etc.), a fin de determinar el peso vacío y correspondiente posición del centro de gravedad de esta (y corregir su balance instalando contrapeso adecuado, si es necesario). Dicho pesaje deberá efectuarlo y documentarlo conforme a las instrucciones del fabricante del kit o a prácticas estándares, según la haya fabricado a partir de un kit o no, incluyendo la correspondiente lista de equipamiento instalado en la aeronave al momento del pesaje.
 - 2.6.15.1 Este pesaje y balance de la aeronave puede ser efectuado por el constructor o por un CMA o Club Aéreo habilitado por la DGAC, documentando el método y equipo usado.
 - 2.6.15.2 Este pesaje y balance presupone que el constructor ha debido determinar los límites delantero y trasero del centro de gravedad. El registro del pesaje y balance de la aeronave, incluido el listado de equipos desmontables instalados efectuado, debe pasar a formar parte de la carpeta de fabricación de la aeronave.
- 2.6.16 El constructor mantendrá al día una Bitácora de Mantenimiento para la aeronave, así como también deberá mantener Bitácoras para el Motor y la Hélice, según sea aplicable.
- 2.6.17 El constructor preparará un archivo adecuadamente ordenado en el cual irá agregando, cronológicamente, todos los registros y documentos en que consten los trabajos de mantenimiento que se le efectúen a la aeronave, a partir de que ésta entre en servicio, tales como inspecciones, ajustes, reemplazos de partes, reparaciones, etc. Estos registros son sin perjuicio de las anotaciones que correspondan en las bitácoras referidas en el párrafo anterior y constituirán los Registros de Mantenimiento de la Aeronave.

2.7 Matriculación de la aeronave

- 2.7.1 El propietario de la aeronave o quien lo represente, cuando la construcción de la aeronave se encuentre próxima a finalizar o haya finalizado, excepto en cuanto a la instalación de las marcas de nacionalidad y matrícula, debe inscribirla en el Registro Nacional de Aeronaves, oficina que asigna esas marcas. Para tal efecto, debe coordinar la inspección indicada en el requisito 2.5.2.4 (c) y después de pasada esa inspección en forma satisfactoria, presentar los siguientes documentos al Registro Nacional de Aeronaves:

- 2.7.1.1 Una solicitud de inscripción de la aeronave, identificándola como se indica en el requisito 2.7.2 siguiente.
- 2.7.1.2 Documentos que acrediten que la aeronave es de su propiedad de acuerdo con el requerimiento del Registro Nacional de Aeronaves. Y, si es el caso, los documentos requeridos para transferir la calidad de explotador de la aeronave, de acuerdo con el Código Aeronáutico y a los procedimientos del Registro Nacional de Aeronaves.
- 2.7.2 El constructor identificará la aeronave que haya construido, indicando Marca, Modelo y Número de Serie, como sigue:
 - 2.7.2.1 MARCA: Será siempre el nombre de la marca del kit, seguido del abreviado del constructor de la aeronave.
 - 2.7.2.2 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.
 - 2.7.2.3 NÚMERO DE SERIE: 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 del mismo modelo y marca.

2.8 Obtención del certificado de aeronavegabilidad especial para efectuar los vuelos de prueba

- 2.8.1 El constructor, una vez que haya terminado el proceso de construcción de la aeronave, ya sea según el requisito 2.4 o el requisito 2.6, puede obtener un Certificado de Aeronavegabilidad Especial para efectuar los vuelos de prueba, si presenta en forma satisfactoria a la DGAC lo siguiente:
 - 2.8.1.1 Una declaración de conformidad en la bitácora de la aeronave, con el siguiente texto:
"Yo,....., declaro que la aeronave marca....., modelo....., número de serie....., matrícula....., ha sido construida e inspeccionada de acuerdo con la reglamentación y normas técnicas establecidas por la DGAC, encontrándose en condición segura para el vuelo".
 - 2.8.1.2 La aeronave y la Carpeta de Fabricación para una inspección final; y
 - 2.8.1.3 Un Plan de Vuelos de Ensayos y Pruebas.

El constructor debe incorporar en la programación de este plan que al menos en los primeros dos vuelos, se considere la verificación de la estabilidad de la aeronave, en cuanto a las maniobras normales y no normales a realizar. Para este efecto, el constructor debe coordinar con la DGAC, la concurrencia de un piloto inspector, para que le sea demostrado in situ, el desarrollo del comportamiento de la aeronave en dichas maniobras. No obstante, lo anterior, la DGAC podrá disponer la asistencia de dicho inspector, en otras etapas del plan, que estime necesaria su participación.

- 2.8.2 Para dar cumplimiento al requisito 2.8.1.2 anterior, el constructor debe informar al inspector designado de la DGAC la disponibilidad de la aeronave y de la Carpeta de Fabricación, presentando los siguientes documentos, a fin de que éste realice una inspección física por condición de aeronavegabilidad general:
- 2.8.2.1 Formulario DGAC 08/2-31, "Solicitud de Certificado de Aeronavegabilidad Especial Experimental ", (Apéndice B), completado por el Constructor. La inspección por certificación debe haberse cumplido no más de tres (3) meses antes de la presentación a certificación. El llenado del formulario debe considerar:
- (a) En los casos que el Motor/Turbina y Hélice/Rotor, tengan Certificado de Tipo (TC), poner el número del TC y la Autoridad Aeronáutica que lo otorgó.
 - (b) En el punto II del formulario señalado, que se refiere al cumplimiento de Modificaciones e Inspecciones Mandatorias, se debe dejar constancia de que se ha cumplido cada DA y DAN nacionales aplicables. Además, si la aeronave tiene instalados productos con TC, o componentes con Orden Técnica Estándar (TSO), debe dejarse constancia de que se ha cumplido con cada Directiva de Aeronavegabilidad emitida por el país de origen, aplicable a esos productos y componentes. La aplicación y certificación de cumplimiento de cualquier Directiva de Aeronavegabilidad sólo puede ser efectuada por un CMA o Club Aéreo, debidamente habilitado por la DGAC.
- 2.8.2.2 Formulario DGAC 08/2-8 "Informe de Inspección Anual de Equipos Electrónicos" (Apéndice C). En que el ejecutor de la inspección y quien informa de sus resultados, debe ser un CMA o Club Aéreo debidamente habilitado por la DGAC.
- 2.8.2.3 Formulario DGAC 08/2-9 "Informe de Inspección Anual de Instrumentos y Sistemas Afines" (Apéndice D). En que el ejecutor de la inspección y quien informa de sus resultados, debe ser un CMA o Club Aéreo debidamente habilitado por la DGAC.
- 2.8.3 La presentación será satisfactoria si la aeronave y su documentación se encuentran sin observaciones, o cuando las observaciones encontradas hayan sido solucionadas por el constructor.
- 2.8.4 Para dar cumplimiento al requisito 2.8.1.3 anterior, el constructor debe presentar al inspector designado de la DGAC un Plan de Vuelos de Ensayos y Pruebas que incluya:
- 2.8.4.1 Matrícula asignada a la aeronave.
 - 2.8.4.2 Nombre, habilitaciones y experiencia del piloto que ejecutará el plan de vuelos. El piloto propuesto debe contar con licencia y habilitación vigente, y una adecuada capacitación que será evaluada por el Subdepartamento Operaciones (SDO) de la DGAC en cada caso particular.
 - 2.8.4.3 Zona propuesta para los vuelos de prueba, considerando los criterios del requisito 2.8.5 siguiente.
 - 2.8.4.4 Programa y procedimientos de vuelos de prueba, considerando los criterios del requisito 2.8.5 siguiente y las recomendaciones del AC 90-89, Amateur Built Aircraft & Ultralight Flight Testing Handbook, de la FAA.

- 2.8.4.5 Manual de Vuelo y Cartillas de Chequeo. Estos documentos pueden ser preparados por el constructor en forma provisional o, si es el caso, corresponder a los provistos por el fabricante del kit a partir del cual se construyó la aeronave.
- 2.8.5 El Plan de Vuelos de Ensayos y Pruebas debe ser revisado y, aceptado por la DGAC (SDA y SDO). En relación con la zona de vuelo y a la extensión mínima del Plan de Vuelos de Ensayos y Pruebas, la DGAC aplicará los siguientes criterios:
 - 2.8.5.1 La zona de vuelo no puede extenderse más allá de un área de radio de 40 Km alrededor del aeródromo o punto autorizado de despegue para los vuelos; no puede estar sobre áreas densamente pobladas ni interceptar rutas aéreas eventualmente congestionadas.
 - 2.8.5.2 El Plan de Vuelos de Ensayos y Pruebas, circunscrito a la zona de vuelo aprobada, debe tener una extensión mínima en horas de vuelo que atienda a las características de la aeronave en particular, como sigue (TC= Type Certificate o Certificado de Tipo):
 - (a) Aviones cuyo motor o hélice no tenga TC validado por la DGAC: 40 horas;
 - (b) Giroaviones cuyo motor no tenga TC validado por la DGAC: 40 horas;
 - (c) Aviones dotados de motor y hélice con TC validados por la DGAC: 25 horas;
 - (d) Giroaviones dotados de motor con TC validado por la DGAC: 25 horas; y
 - (e) Planeadores, globos y dirigibles: 10 horas de vuelo, incluyendo al menos 5 ciclos de despegue y aterrizaje.
 - 2.8.5.3 El Plan de Vuelos y Ensayos y pruebas, no podrá ser desarrollado en los aeropuertos y aeródromos que se indican, considerando su elevado tráfico aéreo y la no existencia de un aeródromo o aeropuerto de alternativa en caso de falla de la aeronave durante los vuelos de ensayos y pruebas:
 - (a) Aeropuerto Arturo Merino Benítez (AMB); y
 - (b) Aeródromo Eulogio Sánchez.
- 2.8.6 La DGAC, una vez que considere aceptables la aeronave, su documentación y el plan de vuelos presentados por el constructor, emitirá:
 - 2.8.6.1 Un Certificado de Aeronavegabilidad Especial de Categoría Experimental, válido sólo para el propósito de llevar a cabo el Plan de Vuelos de Ensayos y Pruebas con una vigencia máxima de seis meses; y
 - 2.8.6.2 Una Hoja de Limitaciones de Operación, que formará parte de dicho Certificado.
- 2.8.7 En la Hoja de Limitaciones de Operación, la DGAC indicará todas las limitaciones que estime convenientes para proteger a la tripulación y a terceros, atendiendo al carácter experimental y particularidad de cada aeronave. Estas limitaciones se referirán a:
 - (a) Las zonas para realizar los vuelos;
 - (b) La tripulación;
 - (c) Los rangos de parámetros de vuelo;

- (d) Las configuraciones de la aeronave; y
- (e) Otras condiciones de operación.

2.9 Ejecución del plan de vuelos de ensayos y pruebas

- 2.9.1 Obtenido el Certificado para realizar los vuelos, el constructor puede llevar a cabo su Plan de Vuelos de Ensayos y Pruebas cumpliendo las instrucciones que se señalan en este requisito 2.9.
- 2.9.2 Antes del primer vuelo de la aeronave, el constructor debe:
 - 2.9.2.1 Coordinar con la DGAC la presencia de un piloto inspector y someter ante él, para su verificación lo siguiente:
 - (a) La condición de la pista y que sus terrenos aledaños sean los apropiados, a objeto que se permita asegurar, que las maniobras que se efectúen a la vista en esta localidad no sean riesgosas para con terceros.
 - (b) La disponibilidad del equipo de emergencia de tierra que sea el adecuado y que esté preparado para una eventual emergencia, equipo que podrá provenir de parte del constructor o derivado de sus coordinaciones, con operaciones del aeródromo elegido. Si la aeronave es hidroavión o anfibia, debe haber un bote con el personal correspondiente.
 - (c) La disponibilidad de los equipos respecto a los enlaces tierra-aire, que permitan tener una interacción entre el piloto de la aeronave y el centro de control de vuelo, dispuesto por el constructor.
 - (d) La disponibilidad a bordo de la aeronave del equipo de emergencia que indica el DAR 06.
 - (e) La disponibilidad del Certificado de Aeronavegabilidad Especial, Manual de Vuelo, Lista de Chequeo y Bitácora a bordo de la aeronave.
 - 2.9.2.2 Proporcionar, en lo posible, un casco y buzo antinflama al piloto.
 - 2.9.2.3 Instruir debidamente al piloto de pruebas, en caso de no ser el mismo constructor, acerca 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. No obstante, quien sea el piloto autorizado:
 - (a) Debe familiarizarse con las características de manejo de la aeronave en tierra (o en el agua, si se trata de un hidroavión), efectuando pruebas de motor y de sistemas, ensayos de frenos, taxeos y rodajes con potencia. No puede levantar la aeronave en las corridas con potencia antes de contar con el Certificado de Aeronavegabilidad Especial.
 - (b) En el caso particular de helicópteros o autogiros, debe realizar ensayos con la aeronave sujeta a tierra, para verificar como sea posible que hay control, estabilidad, vibración y balance satisfactorios.

- 2.9.3 Al realizar cada vuelo de ensayo o de pruebas, el constructor y el piloto de pruebas autorizado, deben tener presente que:
- 2.9.3.1 Estos vuelos tienen por finalidad:
- (a) Comprobar la aptitud de la aeronave para volar en forma segura dentro de su envolvente de vuelo preestablecida. Esto significa que el vuelo debe ser estable, controlado y confiable en todas las maniobras normales.
 - (b) Comprobar el adecuado funcionamiento de cada uno de los sistemas, equipos, instrumentos y mecanismos de la aeronave.
 - (c) Detectar posibles problemas de seguridad de vuelo o de funcionamiento de la aeronave, y recolectar la información necesaria respecto a ellos a fin de reparar o modificar adecuada y oportunamente la aeronave.
 - (d) Recolectar información acerca de la operación y comportamiento de la aeronave que sirva para elaborar o modificar el Manual de Vuelo de la aeronave.
- 2.9.3.2 No se deben intentar maniobras acrobáticas o violentas mientras no se haya adquirido un adecuado conocimiento del comportamiento de la aeronave en condiciones de vuelo menos exigentes. Lo anterior debe ser ejecutado de acuerdo con lo establecido en el Manual de Vuelo de la aeronave.
- 2.9.3.3 Se deben respetar las reglas de vuelo y operación de aeronaves especificadas en la norma DAN 91 "Reglas de Vuelo y de Operación General".
- 2.9.3.4 Se debe dejar constancia en la bitácora de la aeronave y, con mayor detalle, en la Hoja de Control del Plan de Vuelos de Ensayos y Pruebas, de la duración y propósito que haya tenido cada vuelo, así como de las observaciones correspondientes.
- 2.9.3.5 No se debe llevar a bordo a otras personas o miembros de tripulación, excepto que sean necesarios para realizar determinados ensayos conforme al Plan de Vuelos de Ensayos y Pruebas autorizado.
- 2.9.3.6 Se debe cumplir con el mantenimiento de la aeronave y eventuales ajustes o modificaciones conforme a lo indicado en el requisito 2.9.8 siguiente.
- 2.9.4 El constructor, si lo estima necesario para eliminar posibles condiciones de inseguridad o mejorar las características de la aeronave, puede introducirle modificaciones a la misma, antes que termine el Plan de Vuelos de Ensayos y Pruebas, siempre y cuando:
- 2.9.4.1 No modifique componentes con TC o TSO, excepto que se trate de la aplicación de una Directiva de Aeronavegabilidad (DA), o de un Certificado de Tipo Suplementario (STC). Las DA aplicables son mandatorias.
- 2.9.4.2 No modifique partes o piezas esenciales para la resistencia estructural o comportamiento aerodinámico de la aeronave, excepto que sean de su propio diseño.
- 2.9.4.3 Informe de toda modificación al inspector de la DGAC.

- 2.9.4.4 Mantenga actualizada la Carpeta de Fabricación de la aeronave, en todo lo que corresponda (Listado de configuración, Registro de Peso y Balance, etc.), así como cualquier otra documentación de la aeronave afectada por la modificación.
- 2.9.4.5 Proponga los cambios necesarios al Plan de Vuelos de Ensayos y Pruebas y confirme con el Inspector de la DGAC que puede continuar los vuelos. Una ampliación del Plan podría ser necesaria con motivo de la modificación introducida.
- 2.9.5 Al completar el Plan de Vuelos de Ensayos y Pruebas, el constructor, debe presentar para la aceptación de la DGAC:
 - 2.9.5.1 Un Informe con los resultados de los vuelos y sus conclusiones.
 - 2.9.5.2 El Manual de Vuelo propuesto para la aeronave, incorporando adecuadamente la experiencia del Plan de Vuelos de Ensayos y Pruebas ejecutado. Este Manual debe incluir procedimientos normales y de emergencia, los rangos o indicaciones de los parámetros de vuelo y los de funcionamiento de los sistemas de la aeronave. Una Lista de Chequeo para el piloto debe complementar el Manual de Vuelo.
- 2.9.6 La DGAC, en relación con la presentación hecha por el constructor conforme al requisito 2.9.5 anterior, puede:
 - 2.9.6.1 Aceptar ambos documentos sin observaciones o pedir que se introduzcan correcciones.
 - 2.9.6.2 Solicitar al constructor la repetición o complementación de determinados vuelos de Ensayos o pruebas. En este caso el constructor debe proceder conforme a lo solicitado por la DGAC y luego hacer una presentación actualizada conforme al requisito 2.9.5 anterior.
- 2.9.7 El constructor, una vez que obtenga la aceptación del Manual de Vuelo, puede solicitar a la DGAC la Primera Certificación de Aeronavegabilidad para la aeronave, incluyendo una revisión a la Hoja de Limitaciones de Operación, conforme a lo que se indica en el Capítulo 3 de esta norma.
- 2.9.8 El constructor debe incluir en la Carpeta de Fabricación los resultados de los ensayos en tierra y en vuelo, así como dejar constancia de toda modificación, reparación o acción de mantenimiento que haya sido necesario realizar durante el período de vuelos de ensayos y pruebas.

CAPÍTULO 3

CERTIFICACIÓN DE LA AERONAVEGABILIDAD

3.1 Generalidades

- 3.1.1 La forma reglamentaria en que la DGAC puede certificar la aeronavegabilidad de una aeronave construida por aficionados, es mediante el otorgamiento de un Certificado de Aeronavegabilidad Especial Categoría Experimental, complementado con una Hoja de Limitaciones de Operación.
- 3.1.1.1 Este Certificado de Aeronavegabilidad certifica la condición aeronavegable de la aeronave a la fecha de su otorgamiento y su vigencia será la establecida en el Reglamento de Aeronavegabilidad DAR 08, periodo en el cual es válido para operar la aeronave siempre que la condición aeronavegable sea mantenida de acuerdo con lo señalado en los requisitos 4.1.4 al 4.1.8 de esta norma.
- 3.1.1.2 La Hoja de Limitaciones de Operación establece limitaciones y condiciones para operar la aeronave, adicionales a las que puedan haberse establecido en el Manual de Vuelo y en rótulos o marcas de la aeronave. Su contenido es establecido por la DGAC en particular para cada aeronave, a fin de obtener un nivel de seguridad apropiado en cada caso, pero limitaciones como las siguientes serán comunes para toda aeronave certificada de acuerdo con esta norma:
- (a) Esta aeronave debe lucir a ambos lados del fuselaje, la palabra "EXPERIMENTAL", de acuerdo con esta norma.
 - (b) Esta aeronave sólo puede ser operada si su programa de mantenimiento o de inspecciones, aprobado o aceptado por la DGAC, se encuentra cumplido al día, y el explotador dispone de los registros de mantenimiento que lo demuestren.
 - (c) Esta aeronave sólo puede ser operada si los trabajos de mantenimiento que se le hayan efectuado tienen la correspondiente conformidad emitida por un CMA o TAA habilitado por la DGAC.
 - (d) Esta aeronave debe tener instalados los instrumentos y equipos requeridos por esta norma e inspeccionados y mantenidos de acuerdo con la norma DAN 43.
 - (e) Esta aeronave sólo puede ser operada de acuerdo con el manual de vuelo aceptado o aprobado por la DGAC, el cual debe encontrarse a bordo.
 - (f) Con esta aeronave se pueden efectuar operaciones VFR-DAY, VFR-NIGHT o IFR-VMC, si posee los instrumentos y equipamiento que para cada tipo de operación exige esta norma, su instalación ha sido aceptada o aprobada por la DGAC y se encuentran operativos.
 - (g) El piloto al mando deberá notificar al Control de Tráfico Aéreo la naturaleza experimental de esta aeronave, cuando salga o ingrese a aeródromos con torre de control u otras zonas de espacio aéreo controlado.

- (h) Esta aeronave no debe operarse en aerovías congestionadas ni sobre áreas densamente pobladas, excepto autorizada y dirigida por el Control de Tráfico Aéreo.
- (i) Esta aeronave no podrá ser utilizada para transporte de pasajeros o carga, o trabajos aéreos, a cambio de pago o compensación.
- (j) Esta aeronave no cumple con los requisitos del Anexo 8 del Convenio de Aviación Civil Internacional (OACI), por lo que, para operarla fuera de Chile, se deberá contar con autorización expresa del Estado correspondiente.
- (k) Todo cambio de propietario o de explotador de esta aeronave debe ser formalizado ante el Registro Nacional de Aeronaves, antes del próximo vuelo posterior a ese cambio.
- (l) Cualquier cambio a esta Hoja de Limitaciones de Operación podrá ser hecho por la DGAC, de oficio o ante solicitud justificada del explotador de esta aeronave.

3.2 Presentación de la documentación para la certificación

- 3.2.1 El constructor, para obtener por primera vez para la aeronave, la certificación de aeronavegabilidad indicada en el requisito 3.1.1, debe presentar al SDA los documentos que se enumeran a continuación. Dado que algunos de estos documentos son formularios autoexplicativos, pero que también se usan para tramitar la certificación de otros tipos y categorías de aeronaves se destaca en cada caso lo que es particularmente más importante para aeronaves construidas por aficionados.
 - 3.2.1.1 Un nuevo Formulario DGAC 08/2-31, "Solicitud de Certificado de Aeronavegabilidad Especial, Experimental", (Apéndice B), completado considerando lo ya indicado en el requisito 2.8.2.1.
 - 3.2.1.2 Formulario DGAC 08/2-8 "Informe de Inspección Anual de Equipos Electrónicos" (Apéndice C), en que el ejecutor de la inspección y quien informa de sus resultados, debe ser un CMA o Club Aéreo debidamente habilitado por la DGAC.
 - 3.2.1.3 En el Formulario DGAC 08/2-9 "Informe de Inspección Anual de Instrumentos y Sistemas Afines" (Apéndice D), en que el ejecutor de la inspección y quien informa de sus resultados, debe ser un CMA o Club Aéreo debidamente habilitado por la DGAC.
 - 3.2.1.4 Bitácoras de aeronave, motor y hélice, según corresponda.

3.2.1.5 Programa de Inspecciones o Programa de Mantenimiento propuesto por el constructor para la aeronave. El constructor debe definir y proponer para aprobación por parte de la DGAC, un Programa de Inspecciones aplicable a la aeronave (detalle de qué inspeccionar, cómo y con qué frecuencia); según considere apropiado para verificar y mantener la condición aeronavegable de la aeronave mientras esté en servicio. Si además de inspecciones necesarias, el constructor considera necesario fijar tiempos para reemplazo de partes (límites de vida), o tiempos para efectuar overhaul u otros mantenimientos recurrentes a partes estructurales o sistemas o componentes de la aeronave, lo propondrá también, aunque bajo el nombre de Programa de Mantenimiento, en vez del de Programa de Inspecciones. No obstante, lo que el constructor considere para proponer su Programa de Inspecciones o Programa de Mantenimiento, deberá incorporar en el programa que proponga para aprobación, como mínimo lo siguiente:

- (a) Una inspección completa de la aeronave, cada 12 meses calendario. Los ítems a incluir en esta inspección completa deben ser al menos los aplicables a la aeronave de los que contiene el listado del Apéndice A de la norma DAN 43;
- (b) Las inspecciones y pruebas del transponder según el Apéndice C de la DAN 43 y lo pertinente del Apéndice B, cada 24 meses o cuando se intervenga el sistema de presión estática en el cual se integre el transponder;
- (c) Una inspección y prueba del ELT y su batería, por condición general, nivel de la señal de transmisión y operación del sensor de impacto, cada 12 meses;
- (d) Si la aeronave está equipada para operaciones IFR, las inspecciones y pruebas de sus sistemas pitot-estática y altímetros, de acuerdo con el Apéndice B de la norma DAN 43, cada 24 meses;
- (e) Si la aeronave es propulsada por motor turbina, las inspecciones y demás mantenimiento que recomiende el fabricante del motor en sus manuales de operación y/o de mantenimiento, o en publicaciones tales como boletines de servicio que clasifique como mandatorios o críticos para la seguridad de vuelo;
- (f) Si la aeronave es propulsada por motor convencional, las inspecciones y demás mantenimiento que recomiende el fabricante del motor en sus manuales de operación y/o de mantenimiento (excepto que no es obligatorio cumplir con el tiempo recomendado para overhaul); y
- (g) Un informe o declaración en que deje constancia de que ha efectuado un análisis de las recomendaciones de mantenimiento, que a través de manuales, boletines de servicio u otras publicaciones técnicas aplicables, entrega el fabricante del kit a partir del cual ha construido la aeronave (si es el caso), y el fabricante del motor y los fabricantes de otros componentes que ha incorporado o instalado en su aeronave, determinando que no es necesario incluir nada más en el Programa de Inspecciones (o de Mantenimiento) que ha propuesto para la aeronave (En Apéndice E de esta norma se adjunta un formato o modelo aceptable para presentar el informe o declaración y el detalle de los trabajos a incluir en el programa de inspecciones o de mantenimiento).

Con todo, para aprobar el programa propuesto, la DGAC podrá requerir fundadamente que se incluyan recomendaciones de mantenimiento del fabricante del kit (si el caso es que la aeronave fue construida a partir de un kit), o de los fabricantes de equipo instalado en la aeronave, o bien se modifiquen los intervalos propuestos para las inspecciones o para el reemplazo de partes.

En el caso de aeronaves ya certificadas de acuerdo con el Capítulo 3 (Título 3.10 en edición 1 y 2 anteriores de esta norma), o de acuerdo con otra norma antecesora; los operadores pueden considerar opcional actualizar el programa de mantenimiento o de inspección de acuerdo con este requisito 3.2.1.5.

- 3.2.1.6 Plan de reemplazo de componentes (si es aplicable). Se trata de un listado de componentes (partes, piezas o elementos), cuya vida de servicio está limitada en términos de tiempo calendario, horas de vuelo o ciclos, cumplida la cual deben ser reemplazados. Puede haber componentes que tengan su vida límite según lo indique el respectivo fabricante, pero el constructor debería agregar aquellos que por sus características o solicitudes considere apropiado asignarles una vida límite;
- 3.2.1.7 Registro de peso y balance realizado a la aeronave;
- 3.2.1.8 Fotografías mostrando la placa de identificación de la aeronave y su ubicación, así como de las marcas de nacionalidad y matrícula y las leyendas de advertencia incorporadas;
- 3.2.1.9 Diagrama de configuración interna de la cabina y la ubicación de equipos de emergencia;
- 3.2.1.10 Los documentos incorporados en el requisito 2.9.5, aceptados por la DGAC;
- 3.2.1.11 Listado de componentes con número de serie de la aeronave. Este debe incluir todos los equipos, accesorios, instrumentos y componentes que sean desmontables, indicando para cada uno, además del número de serie, la descripción y la marca y/o modelo. Este listado se considerará parte esencial de la configuración de la aeronave propuesta por el constructor; y
- 3.2.1.12 Otros antecedentes que determine la DGAC para el caso particular.
- 3.2.2 El SDA de la DGAC realizará las siguientes tareas:
 - 3.2.2.1 Revisará los documentos presentados para la certificación, pronunciándose respecto a si los acepta o si deben ser corregidos antes del otorgamiento del certificado o dentro de un plazo determinado.
 - 3.2.2.2 Realizará una inspección de la aeronave presentada a certificación, con el fin de verificar que su configuración corresponde con la documentación y los equipos, marcas y placas indicados en los requisitos 2.6.11 al 2.6.13. En caso de encontrar novedades u observaciones, el Inspector las informará al constructor mediante un Formulario DGAC 08/2-10 "Informe de Inspección de Aeronave", el cual debe ser atendido por el constructor conforme al Procedimiento DAP 08 01.

- 3.2.2.3 Puede solicitar la realización de un vuelo de verificación por parte del constructor en que éste demuestre que la aeronave está en condición es de operar con seguridad.
- 3.2.3 El SDA, una vez que las revisiones realizadas según el punto anterior arrojen resultados satisfactorios, certificará la aeronavegabilidad de la aeronave, en la forma reglamentaria indicada en requisito 3.1.1.
- 3.2.4 El Certificado de Aeronavegabilidad podrá ser renovado por el período establecido en el Reglamento de Aeronavegabilidad DAR 08 y de acuerdo con los procedimientos establecidos en el DAP 08 06 vigente.

CAPÍTULO 4

OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO DE LA AERONAVEGABILIDAD

- 4.1 Requisitos para la operación y para el mantenimiento de la aeronavegabilidad de la aeronave**
- 4.1.1 El constructor o quien eventualmente se desempeñe como piloto de la aeronave, debe:
 - 4.1.1.1 Contar con su licencia de piloto con las habilitaciones que correspondan conforme al Reglamento de Licencias. Atendiendo a las características de la aeronave en particular, la DGAC puede requerir eventualmente la acreditación de alguna experiencia previa del piloto en la aeronave específica o en un modelo de características similares.
 - 4.1.1.2 Operar la aeronave en conformidad con:
 - (a) La normativa con las Reglas de Vuelo, DAN 91;
 - (b) El Certificado de Aeronavegabilidad y Hoja de Limitaciones de Operación; y
 - (c) El Manual de Vuelo aceptado por la DGAC.
 - 4.2.1.3 Registrar adecuadamente cada vuelo, duración, aterrizajes y eventuales fallas en la bitácora de la aeronave.
- 4.1.2 El operador es responsable de hacer cumplir cada Directiva de Aeronavegabilidad que sea aplicable al motor de la aeronave, a la hélice, a un equipo o a cualquier otro componente de la aeronave, y que haya sido emitida por el Estado de Diseño del componente o por la DGAC. Asimismo, es responsable de conservar los registros de mantenimiento que muestren que ha cumplido esta disposición.
- 4.1.3 El operador y el piloto de la aeronave son responsables, en lo que les corresponda, de que la aeronave sea operada conforme a esta norma y a la Hoja de Limitaciones de Operación asociada al Certificado de Aeronavegabilidad.
- 4.1.4 El operador es responsable de que la aeronave esté aeronavegable cuando la tenga dispuesta para que sea operada. Esto significa que la aeronave para que pueda ser operada y no se invalide su certificado de aeronavegabilidad, debe tener vigente dicho certificado otorgado por la DGAC y, debe, además:
 - 4.1.4.1 Estar conforme a la última configuración aceptada por la DGAC;
 - 4.1.4.2 Tener su mantenimiento efectuado al día, conforme al programa de mantenimiento o de inspecciones que la DGAC haya aprobado para la aeronave;
 - 4.1.4.3 Tener registrados los trabajos de mantenimiento que se le hayan efectuado, con las respectivas conformidades emitidas por CMA o TAA habilitados; y
 - 4.1.4.4 Estar en condición de operación segura (según lo define la norma DAN 43).

- 4.1.5 Para dar cumplimiento al requisito 4.1.4, el operador:
- 4.1.5.1 En el caso de aeronave con capacidad hasta cuatro ocupantes, tendrá las siguientes opciones:
- (a) Si ostenta la calidad de constructor de la aeronave, ejecutar el mismo el mantenimiento requerido para ésta, en forma total o parcial, como se lo permita la habilitación que le otorgue la DGAC conforme al párrafo 4.1.6; o, en su defecto;
 - (b) Contratar a un CMA o Club Aéreo habilitado para la ejecución del mantenimiento requerido para la aeronave de la cual no pueda o no desee hacerse cargo.
- 4.1.5.2 En el caso de aeronave con capacidad superior a cuatro ocupantes, debe contratar a un CMA o un Club Aéreo con la habilitación indicada en párrafo 4.1.7, a fin de que éste ejecute el mantenimiento de su aeronave.
- 4.1.6 La habilitación a que se refiere 4.1.5.1, será otorgada por la DGAC al constructor, a solicitud de éste, reconociéndolo como "Taller Aeronáutico Aficionado, TAA", si cumple con lo establecido en el procedimiento que haya publicado la DGAC para obtener dicho reconocimiento o habilitación.
- 4.1.7 La habilitación a que se refiere 4.1.5.2, es una habilitación para efectuar el mantenimiento de la aeronave específica, que el CMA o Club Aéreo contratado por el constructor debe solicitar a la DGAC y obtener conforme a la norma DAN 145. El mismo CMA o Club Aéreo debe acordar con el constructor y/o con el operador, la facilitación por parte de este último, de 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 de cualquier otro antecedente, información o elementos como calibres o herramientas especiales, que se requieran para efectuar el mantenimiento adecuado de la aeronave.
- 4.1.8 La aeronave, después que haya recibido la certificación de aeronavegabilidad según el Capítulo 3, no debería ser alterada; es decir, modificada la configuración aceptada para ésta, excepto con una nueva aceptación de la DGAC. Ante la necesidad del constructor de recurrir a esta excepción, éste deberá exponer el caso a la DGAC/Subdepartamento Aeronavegabilidad y proceder según lo que determine esta Autoridad. Dependiendo del alcance y complejidad de la alteración que se quiera introducir, la DGAC podría requerir que sea registrada en un formulario DGAC 337 y/o que el constructor o el operador de la aeronave presente un proyecto u otro tipo de documento descriptivo de la alteración, y/o proponga nuevos vuelos de ensayo o pruebas, así como los cambios que corresponderían en la Hoja de Limitaciones del Certificado de Aeronavegabilidad.

CAPÍTULO 5

AERONAVES CONSTRUIDAS POR AFICIONADOS ADQUIRIDAS YA TERMINADAS

5.1 Requisitos específicos

- 5.1.1 Si bien la venta de una aeronave construida por aficionados no es el propósito del constructor, éste, en calidad de propietario, puede venderla de acuerdo con la ley. No obstante, el comprador debería tomar su decisión considerando que, para poder operar la aeronave, debe hacerlo cumpliendo los requisitos y disposiciones que para el operador (o explotador, según definiciones en requisito 1.1 de esta norma), establece la normativa aeronáutica que sea aplicable a las operaciones que realice y en particular esta norma.
- 5.1.2 El comprador de la aeronave debe presentar los documentos requeridos por el Registro Nacional de Aeronaves, a fin de que ese organismo actualice sus datos y, en caso de que la aeronave haya sido adquirida en el extranjero, le otorgue la matrícula chilena correspondiente. En este acto el propietario adquirirá también la calidad explotador (operador) de la aeronave, a menos que esta calidad la transfiera a un tercero, de acuerdo con el Código Aeronáutico.
- 5.1.3 Respecto al mantenimiento de una aeronave experimental adquirida en los términos de este requisito 5.1, el operador deberá cumplir con lo establecido en el Capítulo 4, excepto que, si la capacidad de la aeronave es de cuatro ocupantes o menos, para ejecutar el mantenimiento tendrá las siguientes opciones adicionales a las señaladas en el párrafo 4.1.5.1:
- 5.1.3.1 Ejecutar por sí mismo trabajos de mantenimiento menor como los tipificados en la norma DAN 43, si:
- (a) Es el piloto de la aeronave; y
 - (b) Ha obtenido autorización escrita de la DGAC, luego de pasar una prueba teórico-práctica, que la DGAC haya determinado como adecuada para comprobar que posee conocimientos y destrezas suficientes para ejecutar esos trabajos de mantenimiento.
- 5.1.3.2 Encargar mantenimiento de dicha aeronave a un Taller Aeronáutico Aficionado (TAA), que se encuentre vigente y habilitado en el modelo de aeronave, de acuerdo con el procedimiento aplicable publicado por la DGAC.
- 5.1.3.3 Ejecutar el mantenimiento de la aeronave en un CMA o Club Aéreo que se encuentre habilitado en el modelo de aeronave, de acuerdo con la norma aplicable publicada por la DGAC.
- 5.1.4 En el caso de que la aeronave tenga vencida la Certificación de Aeronavegabilidad otorgada por la DGAC, debe ser sometida por el propietario al proceso de renovación de dicha certificación, conforme al DAP 08 06.
- 5.1.5 La aeronave, en caso de haber sido adquirida en el extranjero y nunca certificada en Chile, debe ser sometida por el operador a un proceso de primera certificación de aeronavegabilidad. Para ello:

- 5.1.5.1 El operador debe presentar a la DGAC un documento otorgado por la autoridad aeronáutica civil del Estado extranjero donde la aeronave fue adquirida, que identifique a la aeronave como construida por aficionados y cumpliendo los requisitos de aeronavegabilidad de ese Estado o los de Chile al momento de su exportación. Debe considerar que los requisitos de otros Estados para aeronaves construidas por aficionados pueden no satisfacer los que son exigidos en Chile por la DGAC para otorgar la certificación de aeronavegabilidad.
- 5.1.5.2 El Propietario debe presentar a la DGAC los documentos que acrediten que la aeronave ha sido operada en el Estado extranjero y que ha sido sometida dentro de los últimos tres meses, bajo esa jurisdicción, a una inspección completa por condición. Es aceptable la inspección por condición de 12 meses que exige la norma FAA para aeronaves construidas por aficionados o la que sea equivalente de otra Autoridad.
- 5.1.5.3 El operador debe asumir que, salvo las variaciones de procedimiento que se indican a continuación, le corresponden las responsabilidades e indicaciones establecidas para el constructor en el Capítulo 3 de esta norma.
- (a) La presentación a la DGAC, tanto de los documentos según el requisito 3.2.1 como de la aeronave según el requisito 3.2.2, sólo puede ser hecha por el operador a través de un CMA o Club Aéreo habilitado por la DGAC, o por constructor de la aeronave si éste mantiene su licencia y habilitación, como Taller Aeronáutico Aficionado (TAA).
 - (b) En el documento indicado en párrafo 3.2.1.1, (Formulario DGAC 08/2-31), el solicitante debe ser el operador de la aeronave.
 - (c) En lugar de los documentos indicados en los requisitos 3.2.1.6, 3.2.1.7 y 3.2.1.11, sólo serán requeridos, el Manual de Vuelo de la aeronave y la documentación utilizada para realizar y registrar su mantenimiento. En esta documentación de mantenimiento debe distinguirse el Programa de Inspecciones de la aeronave y el Plan de Reemplazo de Componentes, ambos cumpliendo requerimientos equivalentes a los indicados en los requisitos 3.2.1.6 y 3.2.1.7.
- 5.1.5.4 La DGAC, si procede, otorgará la primera Certificación de Aeronavegabilidad conforme al requisito 3.2.3. Cabe destacar que, si a juicio de la DGAC, la presentación para la certificación (documentación y aeronave), no es satisfactoria, puede negar la certificación o requerir otros documentos, otras inspecciones, acciones de mantenimiento y hasta la ejecución de un Plan de Vuelos de Ensayos y Pruebas, que debería ser propuesto por el operador y aceptado por la DGAC.

APÉNDICE A

SOLICITUD DE ACEPTACIÓN DE CONSTRUCCIÓN DE AERONAVE POR AFICIONADO

DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL
DEPARTAMENTO SEGURIDAD OPERACIONAL
SUBDEPARTAMENTO AERONAVEGABILIDAD

Nº _____



SOLICITUD DE CONSTRUCCIÓN DE AERONAVE POR AFICIONADO

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 _____ 4. Nº Serie _____
5. Diseño Original Kit
6. Propósito de empleo: _____
7. Número de plazas _____ Tripulación _____ Pasajeros _____

C. LUGAR DE FABRICACIÓN

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

D. DATOS DEL SISTEMA MOTOPROPULSOR

1. Cantidad de Motores _____
2. Motor a) marca _____ b) modelo _____ c) Nº de Serie _____
3. Hélice a) marca _____ b) modelo _____ c) Nº de Serie _____
4. Rotor a) marca _____ b) modelo _____ c) Nº de Serie _____
5. Transmisión a) marca _____ b) modelo _____ c) Nº de Serie _____

E. OTROS DATOS BÁSICOS

FECHA RECEPCIÓN _____

FIRMA DEL SOLICITANTE

FIRMA DEL RECEPTOR

FORMA DE COMPLETAR EL FORMULARIO DGAC 08/2-30A

Instrucciones Generales

- El formulario deberá entregarse en original y una copia.
- El número se dará en el Subdepartamento Aeronavegabilidad, Sección Certificación, y posteriormente se le comunica al solicitante.
- Para más detalles, consultar la DAN 08 07.
- Firma del Solicitante: Autoexplicativo.
- Al entregar este formulario al Subdepartamento Aeronavegabilidad, el receptor deberá colocar la fecha y su propia firma en los casilleros adecuados, reteniendo el original y devolviendo la copia al solicitante.

A. Datos del Solicitante

Los datos solicitados en (1, 2, 3, 4 y 5) son autoexplicativos. Deben corresponder al constructor y propietario de la aeronave.

B. Datos de la Aeronave

- 1. Tipo de Aeronave:** Deberá colocarse una X en el cuadro que corresponda al de la aeronave a construir.
- 2. Marca, 3. Modelo y 4. N° de Serie:** Llenar conforme a instrucciones de la DAN 08 07.
- 5. Diseño:** Se marcará con una X el cuadro que corresponda.
- 6. Propósito de empleo:** Se indicará el empleo que se le dará a la aeronave. Puede ser recreativo, deportivo, demostrativo u otro que debería detallarse.
- 7. 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.

C. Lugar de Fabricación: (1, 2 y 3)

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

D. Datos del Sistema Motopropulsor: (1, 2, 3, 4 y 5)

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.

- E. Otros datos básicos:** Indicar cualquiera otra información adicional si la aeronave tiene alguna característica digna de destacar. Detallar aquí la información que se adjunta (fotos, dibujos, planos, etc.) si es el caso.

APÉNDICE B

SOLICITUD DE CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDAD ESPECIAL EXPERIMENTAL

- I. El Constructor Aficionado/Propietario _____, informa que se ha efectuado una "Inspección por Certificación" a la aeronave experimental construida por aficionados matrícula CC - _____ cuyas características indica:

A. **AERONAVE**

- | | |
|--|---|
| a) Marca (Kit): | e) Pesaje
Peso vacío.....
Fecha actualización.....
PMD. |
| b) Modelo: | f) Plazas
Tripulación.....
Pasajeros..... |
| c) N° de Serie: | g) Manual de Vuelo
N° de Parte
N° de Revisión..... |
| d) Fecha término de construcción:..... | h) Horas de vuelo: |

- B. **GRUPO MOTOPROPULSOR** TC _____ Otorgado por: _____ Fecha: _____ /

1) **MOTOR**

- | | N° 1 | N° 2 |
|----------------------------------|-------|-------|
| a) Marca | | |
| b) Modelo | | |
| c) N° Serie | | |
| d) Horas | | |
| e) TBO | | |
| f) Fecha Ultimo Overhaul o Nuevo | | |
| g) TSO (hrs. Rem. Disco Lim.) | | |
| h) TSO (Cyc Rem. Disco Lim.) | | |

- 2) **HÉLICE/ROTOR** TC _____ Otorgado por: _____ Fecha: _____ /

- | | N° 1 | N° 2 |
|----------------------------------|-------|-------|
| a) Marca | | |
| b) Modelo | | |
| c) N° Serie | | |
| d) Horas | | |
| e) TBO | | |
| f) Fecha Ultimo Overhaul o Nuevo | | |
| g) TSO | | |

3) ACCESORIOS/COMPONENTES

	Marca	Modelo	S/N (Motor 1)	S/N (Motor 2)
a) Magneto LH
b) Magneto RH
c) Carbur./Inyector
d) Generad./Alternador
e) Gobernador
f) Motor de Partida

FECHA _____ MATRÍCULA CC - _____ PÁG. _____ DE _____

II. LAS SIGUIENTES DIRECTIVAS DE AERONAVEGABILIDAD (DA) Y DAN HAN SIDO CUMPLIDAS: (CUANDO APLIQUE)

Nº	Enmienda	Periodicidad (horaria o calendaría)	Ultimo Cumplimiento	Próximo Cumplimiento
.....
.....
.....
.....
.....
.....

Se verificó hasta: D.A. _____ del _____ /

III. INFORMACIÓN GENERAL

La Inspección por Certificación fue efectuada según se indica a continuación:

Tipo de Inspección	Fecha	Orden de Trabajo
.....

IV. CERTIFICACIÓN Y DECLARACIÓN DE CUMPLIMIENTO

A. Certifico y declaro que se ha efectuado una revisión general de la aeronave y una verificación de todos sus registros de construcción, encontrándose a esta fecha en condición aeronavegable, no teniendo pendiente por aplicar, total o parcialmente, ninguna Directiva de Aeronavegabilidad aplicable; y todos los ítems de reemplazo mandatorio se encuentran dentro de su vida útil.

B. Por lo tanto, de acuerdo con lo establecido en la DAN 08 07, solicito la emisión del correspondiente Certificado de Aeronavegabilidad Especial Experimental, para el siguiente propósito. (Tarje el que corresponda):

La operación de la aeronave para la ejecución de los vuelos de ensayos y pruebas.

La operación de la aeronave derivada de la primera certificación de aeronavegabilidad de la misma.

Adjunto remito además los formularios DGAC 08/2-8 "Informe de Inspección Anual de Sistemas Electrónicos" y DGAC 08/2-9 "Informe de Inspección Anual de Instrumentos y Sistemas Afines".

**FIRMA DEL CONSTRUCTOR
(RESPONSABLE TÉCNICO)**

Nombre:.....
Dirección:.....
Teléfono:.....
Correo electrónico:.....

FECHA _____ MATRÍCULA CC - _____ PÁG. _____ DE _____

APÉNDICE C

NOMBRE DEL CENTRO DE MANTENIMIENTO AERONÁUTICO

Nº DEL CMA O CLUB AÉREO

FONO Y FAX

CORREO ELECTRÓNICO

INFORME DE INSPECCIÓN ANUAL DE SISTEMAS ELECTRÓNICOS

I. El CMA _____, informa que ha efectuado una "Inspección Anual" a los sistemas electrónicos de la aeronave marca _____, modelo _____, número de serie _____, matrícula _____, cuyas características indica a continuación:

A. **SISTEMAS**

Cantidad	Sistema	Marca	Modelo	Condición
.....	Comunicación VHF 1	.....	.....	.....
.....	Comunicación VHF 2	.....	.....	.....
.....	Comunicación HF	.....	.....	.....
.....	Sistema de Audio	.....	.....	.....
.....	E.L.T.	.....	.....	.....
.....	E.L.T. (Supervivencia)	.....	.....	.....
.....	A.D.F. 1	.....	.....	.....
.....	A.D.F. 2	.....	.....	.....
.....	Indicador ADF	.....	.....	.....
.....	Indicador RMI	.....	.....	.....
.....	VOR/LOC	.....	.....	.....
.....	VOR/LOC	.....	.....	.....
.....	Glide Slope Indicador	.....	.....	.....
.....	VOR/LOC Indicador	.....	.....	.....
.....	VOR/ILS	.....	.....	.....
.....	Indicador HSI	.....	.....	.....
.....	Marker Beacon	.....	.....	.....
.....	D.M.E.	.....	.....	.....
.....	ATC Transponder	.....	.....	.....

FORM. DGAC 08/2-8

FECHA _____ MATRÍCULA CC - _____ PÁG. _____ DE _____

Cantidad	Sistema	Marca	Modelo	Condición
.....	Sist.Repor.Aut. Altitud Pres.	.....	.....	.....
.....	Radar	.....	.....	.....
.....	Radio Altimetro	.....	.....	.....
.....	Sistema Alertador de Altitud	.....	.....	.....
.....	RNAV	.....	.....	.....
.....	Sistema Control de Video	.....	.....	.....
.....	Piloto Automático	.....	.....	.....
.....	Director de Vuelo	.....	.....	.....
.....	Sistema de Compás	.....	.....	.....
.....	G.P.S.	.....	.....	.....
.....
.....

B. FRECUENCIAS OPERATIVAS

- 1) Transceptor VHF # 1
- 2) Transceptor VHF # 2
- 3) Transceptor HF
- 4) Transceptor

C. TRANSMISOR LOCALIZADOR DE EMERGENCIA (ELT)

E.L.T.

- | | | | | | |
|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| | (P) | (AF) | (AP) | (AD) | (S) |
| 1) Tipo | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 2) Número de Serie | ..... |  |  |  |  |
| 3) Func. Switch inercial | ..... |  |  |  |  |
| 4) TSO que cumple | ..... |  |  |  |  |
| 5) Fabricante de batería | ..... |  |  |  |  |
| 6) Vencimiento batería | ..... |  |  |  |  |
| 7) Código ELT | ..... |  |  |  |  |

FORM. DGAC 08/2-8

FECHA _____ MATRÍCULA CC - _____ PÁG. _____ DE _____

D. ATC TRANSPONDER

	ATC # 1		ATC # 2	
	3/A	C	3/A	C
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

- 1) Modos de respuesta
- 2) Números de Series ATC y Encoder
- 3) T.S.O. que cumple

E. RADAR

- 1) Modo de Funcionamiento Meteorológico Mapa Alerta

F. RADIO ALTÍMETRO

- 1) Rango máximo de altura

G. GPS

- 1) T.S.O. que cumple
- 2) Interconexión a: Piloto Autom. CDI o HSI

H. MODIFICACIONES Y/O ALTERACIONES DE AVIÓNICA DESDE ULTIMA CERTIFICACIÓN

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

II. Las siguientes modificaciones e Inspecciones Mandatorias (MIM) y/o Circulares Dispositivas han sido cumplidas desde la anterior certificación:

Nº y Rev.	Periodicidad (horaria o calendario)	Último Cumplimiento	Próximo Cumplimiento
.....
.....
.....
.....
.....
.....

Verificado hasta DA Nº, AD Nº y DAN Nº

FORM. DGAC 08/2-8

III. CERTIFICACIÓN Y DECLARACIÓN DE CUMPLIMIENTO

Certifico que se ha efectuado mediante O/T N°, una inspección general de la aeronave y una prueba funcional de todos los sistemas electrónicos instalados en la aeronave matrícula, que tanto su condición de funcionamiento como seguridad de instalación, le permiten cumplir con los requisitos de equipamiento mínimo electrónico para operación bajo condición de vuelo, según las disposiciones de la norma..... para la utilización señalada más abajo por su explotador.

NOMBRE Y FIRMA DEL CERTIFICADOR AUTORIZADO
DEL CMA / CMAE / FABRICA
TIPO Y NUMERO DE LICENCIA

NOMBRE Y FIRMA DEL RESPONSABLE C. CALIDAD
TIPO Y NUMERO DE LICENCIA
TIMBRE DEL CMA / CMAE / FABRICA

Como explotador, tomo conocimiento y declaro la siguiente utilización de la aeronave:
(aeronaves comerciales deben concordar con especificaciones operativas)

<input type="checkbox"/> Privada	<input type="checkbox"/> Transporte Pasajeros	<input type="checkbox"/> Trabajos Aéreos (Especificar)
<input type="checkbox"/> Club Aéreo	<input type="checkbox"/> Transporte Carga	_____

FIRMA _____
NOMBRE _____
CARGO _____ (si aplica)
EMPRESA _____ (si aplica)
Email _____

Uso exclusivo de la DGAC.

Fecha de Recepción _____ Fecha de Revisión _____

Observaciones _____

Trámite _____

Fecha respuesta a obs. _____

Fecha Aprobación _____ Condición de vuelo VFR IFR

Requiere Vuelo Verificación SI NO Motivo _____

Revisado y Aprobado por _____

FORM. DGAC 08/2-8

FECHA _____ MATRÍCULA CC - _____ PÁG. _____ DE _____

APÉNDICE D

NOMBRE DEL CENTRO DE MANTENIMIENTO AERONÁUTICO

Nº DEL CMA /CLUB AÉREO

FONO

CORREO ELECTRÓNICO

INFORME DE INSPECCIÓN ANUAL DE INSTRUMENTOS Y SISTEMAS AFINES

I. El CMA _____, informa que ha efectuado una "Inspección Anual" a los instrumentos y sistemas afines de la aeronave marca _____, modelo _____, número de serie _____, matrícula _____, cuyas características indica a continuación:

A.- INSTRUMENTOS Y/O SISTEMAS

<u>Cantidad</u>	<u>Sistema</u>	<u>Marca</u>	<u>Modelo</u>	<u>Condición</u>
.....	Sistema Estático	.....	.....	.....
.....	Sistema Pitot	.....	.....	.....
.....	Sistema Estático Alterno	.....	.....	.....
.....	Altímetro	.....	.....	.....
.....	Altímetro Codificador	.....	.....	.....
.....	Sist.Rep.Aut.Altitud Presión	.....	.....	.....
.....	Ind. de Velocidad	.....	.....	.....
.....	Ind. de velocidad Vertical	.....	.....	.....
.....	Ind. de Viraje	.....	.....	.....
.....	Ind. de Desliz. y Derrape	.....	.....	.....
.....	Ind. de Actitud	.....	.....	.....
.....	Compás Magnético	.....	.....	.....
.....	Ind. Giroscóp. Dirección	.....	.....	.....
.....	Sistema Compás	.....	.....	.....
.....	Piloto Automático	.....	.....	.....
.....	Director de Vuelo	.....	.....	.....
.....	Reg. Datos de Vuelo	.....	.....	.....
.....	Reloj con Ind. de Segundos	.....	.....	.....
.....	Ind. de Temp. Exterior	.....	.....	.....
.....	Ind. de Succión	.....	.....	.....

FORM. DGAC 08/2-9

FECHA _____

MATRÍCULA CC - _____

PÁG. _____

DE _____

Cantidad	Sistema	Marca	Modelo	Condición
.....	Amperímetro	.....	.....	.....
.....	Voltímetro	.....	.....	.....
.....	Ind. Tacómetro	.....	.....	.....
.....	Ind. Presión de Carga	.....	.....	.....
.....	Ind. Temp. Aceite	.....	.....	.....
.....	Ind. Presión Aceite	.....	.....	.....
.....	Ind. Temp. Cabeza Cilindro	.....	.....	.....
.....	Ind. Temp. Gases Escape	.....	.....	.....
.....	Ind. Flujo Combustible	.....	.....	.....
.....	Ind. Cantidad Combustible	.....	.....	.....
.....
.....

B.- ALTÍMETROS

	Nº Serie	Tipo	Conexión Transp.
1) Piloto
2) Copiloto
3) Sist.Rep.Autom.Altitud Presión

C.- MODIFICACIONES Y/O ALTERACIONES DE AVIÓNICA EFECTUADAS DESDE ÚLTIMA CERTIFICACIÓN

- 1) Sistemas o equipos involucrados
-
- 2) CMA que efectuó los trabajos
-

II. Las siguientes modificaciones e Inspecciones Mandatarias (MIM) y/o Normas Aeronáuticas han sido cumplidas desde la anterior certificación:

Nº y Rev.	Periodicidad (horaria o calendario)	Último Cumplimiento	Próximo Cumplimiento
.....
.....
.....
.....

Verificado hasta DA Nº, AD Nº y DAN Nº

FORM. DGAC 08/2-9

III. CERTIFICACIÓN Y DECLARACIÓN DE CUMPLIMIENTO

Certifico que se ha efectuado mediante O/T N°, una inspección general de la aeronave y una prueba funcional de todos los instrumentos y sistemas afines instalados en la aeronave matrícula, que tanto su condición de funcionamiento como seguridad de instalación, le permiten cumplir con los requisitos de equipamiento mínimo de instrumentos para operación bajo condición de vuelo, según las disposiciones de la norma para la utilización señalada más abajo por su explotador.

NOMBRE Y FIRMA DEL CERTIFICADOR AUTORIZADO
DEL CMA / CMAE / FABRICA
TIPO Y NUMERO DE LICENCIA

NOMBRE Y FIRMA DEL REPRESENTANTE C. CALIDAD
TIPO Y NUMERO DE LICENCIA
TIMBRE DEL CMA / CMAE / FABRICA

Como explotador, tomo conocimiento y declaro la siguiente utilización de la aeronave:

(aeronaves comerciales deben concordar especificaciones operativas)

- Privada Transporte Pasajeros Trabajos Aéreos (Especificar) _____
 Club Aéreo Transporte Carga _____

FIRMA _____
NOMBRE _____
CARGO _____ (si aplica)
EMPRESA _____ (si aplica)
Email _____

Uso exclusivo de la DGAC.

Fecha de Recepción _____ Fecha de Revisión _____

Observaciones _____

Trámite _____

Fecha respuesta a obs. _____

Fecha Aprobación _____ Condición de vuelo VFR IFR

Requiere Vuelo Verificación SI NO Motivo _____

Revisado y Aprobado por _____

FORM. DGAC 08/2-9

FECHA _____ MATRÍCULA CC - _____ PÁG. _____ DE _____

APÉNDICE E

DECLARACIÓN DEL PROGRAMA DE INSPECCIONES O DE MANTENIMIENTO DE LA AERONAVE

Matricula: _____

Modelo: _____

Marca: _____

N° de Serie: _____

I. En cumplimiento al requisito 3.2.1.5 de esta norma, adjunto propongo para aprobación por parte de esa DGAC, el detalle del Programa de Inspecciones o de Mantenimiento para la aeronave arriba individualizada, construida y operada (*) por el suscrito de acuerdo con la citada norma.

(a) El detalle de cada inspección o mantenimiento corresponde a las cartillas e instrucciones del manual o datos técnicos que en cada caso se indica en el listado.

(b) La Inspección completa de la aeronave, cada 12 meses calendario, que señala el requisito 3.2.1.5 (a) de esta norma, se satisface cumpliendo con las inspecciones repetitivas cada 12 meses que se indican en listado adjunto, para la aeronave (célula), motor, hélice y otros sistemas y componentes. Cualquier ítem de inspección requerido en el Apéndice A de la DAN 43, que sea aplicable, no contemplado en las inspecciones de aeronave (célula), motor, hélice y otros sistemas y componentes indicadas anteriormente (si lo hay), se incluye en el punto 9.- del listado adjunto, como "ítems de inspección Apéndice A DAN 43 no incluidos en los demás puntos de este listado".

(*) Tachar "construida y", si no corresponde.

II. Declaro que he efectuado un análisis de las recomendaciones de mantenimiento, que a través de manuales, boletines de servicio u otras publicaciones técnicas aplicables, entrega el fabricante del kit a partir del cual he construido la aeronave, y el fabricante del motor y los fabricantes de otros componentes que he incorporado o instalado en la aeronave, determinando que, a la fecha, no es necesario incluir nada más en el Programa de Inspecciones o de Mantenimiento que he propuesto para la aeronave. Además, declaro que efectuaré similar análisis de las nuevas recomendaciones de mantenimiento que sean publicadas por los fabricantes, y consideraré mi experiencia y condición de operador, a fin de informar oportunamente a la DGAC la necesidad de actualizar este programa de mantenimiento.

Aprobación DGAC

Firma y Nombre del Constructor y Operador

Fecha:

MANTENIMIENTO PROGRAMADO OBLIGATORIO (*) DE LA AERONAVE Y REGISTRO DE CUMPLIMIENTO Aeronave matrícula: CC-		Fecha de Actualización	Nombre y firma o sello del Responsable
8.- COMPONENTES O PARTES CON REEMPLAZO OBLIGATORIO POR LIMITE DE VIDA			
Datos del Comp. o Parte (Nombre, N°s de Parte y Serie)	Manual o Data de Referencia	Límite de Vida (**)	Término de Vida Límite (***)
9.- INSPECCIONES REPETITIVAS OBLIGATORIAS DISPUESTAS POR NORMAS DGAC APLICABLES			
Nombre de la Inspección (Programada, repetitiva)	Norma DGAC (DAN u otra)	Frecuencia (**)	Próximo Cumplimiento (***)
10.- ACCIONES REPETITIVAS OBLIGATORIAS DISPUESTAS POR DIRECTIVAS DE AERONAVEGABILIDAD O DE SEGURIDAD APLICABLES (AD/SD/DA)			
Nombre de la Acción (Programada, repetitiva)	AD/SD/DA	Frecuencia (**)	Próximo Cumplimiento (***)

MANTENIMIENTO PROGRAMADO OBLIGATORIO (*) DE LA AERONAVE Y REGISTRO DE CUMPLIMIENTO Aeronave matrícula: CC-	Fecha de Actualización	Nombre y firma o sello del Responsable	
11.- ACCIONES REPETITIVAS OBLIGATORIAS DISPUESTAS POR BOLETINES DE SERVICIO APLICABLES			
Descripción de la Acción (Programada, repetitiva)	Boletín de Servicio o publicación similar	Frecuencia (**)	Próximo Cumplimiento (***)
12.- OTROS MANTENIMIENTOS OBLIGATORIOS PROGRAMADOS			
Descripción de la Acción (Programada, repetitiva)	Manual o Data de Referencia	Frecuencia (**)	Próximo Cumplimiento (***)

(*) Se considera mantenimiento programado obligatorio todo mantenimiento que deba efectuarse para cumplir con el programa de mantenimiento o de inspecciones que haya aprobado la DGAC para la aeronave (si es el caso), y aquél que deba efectuarse para cumplir con lo dispuesto en AD/SD/DA o en las normas publicadas por la DGAC que sean aplicables. No utilizar este formulario para registrar solución de discrepancias (mantenimiento imprevisto), o mantenimiento que no sea programado y obligatorio según lo aquí señalado.

(**) Consignar las horas de vuelo, ciclos o tiempo calendario de la aeronave (célula), motor, hélice o componente, según sea aplicable, y/o fecha que corresponda.

(***) Consignar, según corresponda, la fecha, o las horas o ciclos que tenga que alcanzar la aeronave (célula), para que deba cumplirse la próxima acción de mantenimiento programado obligatorio según la frecuencia aplicable.

Fin del listado

Constructor y Operador

Revisión DGAC

2. **DERÓGASE** la Resolución Exenta N° 08/0/1/504/0713 de fecha 01 de diciembre de 2016, de la Dirección General de Aeronáutica Civil, que aprobó la Segunda Edición de la Norma Aeronáutica de “Certificación y Operación de aeronaves experimentales construidas por aficionados”, DAN 08 07.

Anótese, comuníquese y publíquese.

RAÚL JORQUERA CONRADS
General de Aviación
DIRECTOR GENERAL

DISTRIBUCIÓN:

DEPARTAMENTO PLANIFICACIÓN, SUBDEPARTAMENTO NORMATIVA AERONÁUTICA (A)

RJC/cts/fbp/adv RES_EX_04/3/0125/1426. 31072023 DAN_08 07_ED3.