

AVISO

ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL

DIRECCIÓN DE AERONAVEGABILIDAD

Se informa a los señores usuarios que el domicilio actual de la Dirección de Aeronavegabilidad (Ex - Dirección Nacional de Aeronavegabilidad) dependiente de la Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC) se encuentra en:

Av. Paseo Colón N° 1452 – C.A.B.A. (C1063ADO)

Tel/Fax: (011) 5941-3000.

Asimismo, se puede acceder a los Documentos de Aeronavegabilidad a través de la página web de la ANAC,

Link: <http://www.anac.gov.ar/anac/web/index.php/1/441/normas-y-documentos-aeronauticos/circulares-de-asesoramiento>

Ing. Aer. Paolo MARINO
Director de Aeronavegabilidad
DNSO – ANAC



**CIRCULAR DE ASESORAMIENTO
N° 20-27 E**

**CERTIFICACIÓN Y OPERACIÓN DE AERONAVES
CONSTRUIDAS POR AFICIONADOS**

10 de diciembre de 2010

INTRODUCCIÓN

La Circular de Asesoramiento 20-27 es el medio utilizado por la Dirección de Aeronavegabilidad de la ANAC para proveer información y guía a las personas interesadas en:

1. Fabricar y armar una aeronave de construcción aficionada.
2. Certificar la aeronave como experimental de construcción aficionada bajo la DNAR 21. Párrafo 21.191 (g).
3. Matricular la aeronave como experimental.
4. Identificar a la aeronave con las marcas de nacionalidad y matrícula; y
5. Operar una aeronave experimental de construcción oficial.

Esta Circular de Asesoramiento fue vuelta a escribir en su totalidad para adoptar su contenido a las exigencias de la operación de las aeronaves construidas por aficionados sobre la base de las recomendaciones y sugerencias en los últimos años.

Si se encuentran errores, se necesitan aclaraciones o si quiere presentar sugerencias para mejorar este documento puede enviar las mismas a:

Dirección de Aeronavegabilidad

Departamento Normas y Procedimientos Técnicos

Junín 1060 5° Piso

Tel. (011) 4576-6405

Correo electrónico: normas-da@anac.gov.ar

Toda sugerencia y comentario se mantendrá en nuestros archivos hasta que se prepare la próxima revisión.

Com. Claudio M. MOVILLA
Director de Aeronavegabilidad

PÁGINA INTENCIONALMENTE EN BLANCO

INDICE

CAPITULO 1 - GENERAL

Párrafo	Página
1. Propósito.....	1
2. Cancelación.....	2
3. Reglamentos relacionados.....	2
4. Material de lectura relacionado.....	3
5. Definiciones.....	3
6. Aeronave experimental construida por aficionado.....	3
7. Proceso de Habilitación de una aeronave construida por aficionado.....	4
Figura 1 - Proceso de habilitación de una aeronave experimental construida por un aficionado.....	5
8. Qué debe conocer un constructor aficionado antes de construir su aeronave.....	6
9. Diseño y construcción de una aeronave por un constructor aficionado.....	6
10. Habilitación de una aeronave experimental.....	10
11. Matriculación de la aeronave experimental.....	11
12. Colocación de las marcas, placas e identificación en la aeronave.....	11
13. Inspección de la ANAC a una aeronave construida por aficionado.....	14
14. Emisión del Certificado Experimental para aeronaves construidas por aficionados.....	16
15. Pruebas en vuelo (A cumplimentar durante la Fase I).....	18
16. Recomendaciones respecto a la operación de las aeronaves construidas por aficionados.....	19
17. Certificación de una aeronave experimental construida fuera de la República Argentina y comprada por un ciudadano argentino.....	19
18. Inspección de aeronavegabilidad recurrente.....	20
19. Recomendaciones de seguridad para el piloto de una aeronave experimental construida por aficionado.....	20
20. Transferencia de la aeronave experimental.....	21
21. Obtención de la documentación.....	22
Apéndice 1 – Ejemplo de Formulario N° 8130-6, Solicitud para un Certificado de Aeronavegabilidad Especial, Categoría Experimental Construcción Aficionado....	23
Apéndice 2 – Ejemplo de Formulario N° 337-A, Inspección, Reparación, Alteración y Reconstrucción (Célula, Planta de Poder, Hélice o Dispositivo).....	25
Apéndice 3 – Ejemplo de Formulario N° 8000-38, Lista de Verificación de Fabricación /Armado.....	27
Apéndice 4 – Lista de Verificación para Inspección de Aeronaves Experimentales construidas por aficionados.....	33

PÁGINA INTENCIONALMENTE EN BLANCO

CERTIFICACIÓN Y OPERACIÓN DE AERONAVES
CONSTRUIDAS POR AFICIONADOS

1. PROPÓSITO

- (a) Esta Circular de Asesoramiento (CA) esta dirigida a aquella persona, o personas, que soliciten el Certificado Experimental para una aeronave de construcción aficionada, considerando aspectos tales como:
- (1) Definición de Aeronave Experimental Construida Por Aficionado.
 - (2) Proceso de Habilitación de una aeronave Experimental.
 - (3) Que se debe conocer antes de construir.
 - (4) Diseñando y Construyendo su aeronave.
 - (i) Asesoramiento Previo.
 - (ii) Componentes y Materiales.
 - (iii) Requerimientos Generales de Diseño.
 - (iv) Diseño de la Cabina.
 - (v) Diseño del Sistema de Combustible.
 - (vi) Construir a partir de Planos de otros diseñadores.
 - (vii) Comprar una aeronave parcialmente construida.
 - (viii) Construir una aeronave a partir de un kit.
 - (5) Cómo habilitar su aeronave Experimental.
 - (6) Matriculación de su aeronave Experimental.
 - (7) Colocación de Marcas, Placas e Identificación.
 - (8) Inspecciones de la ANAC.
 - (i) Política de la ANAC.
 - (ii) Inspecciones a realizar.
 - (9) Emisión del Certificado Experimental.
 - (i) Certificado Experimental de duración limitada – Limitaciones de Operación fase 1.
 - (ii) Certificado Experimental definitivo – Limitaciones de Operación fase 2.
 - (10) Inspección de Aeronavegabilidad Recurrente.
 - (11) Ensayos en Vuelo.
 - (12) Recomendaciones para la operación de un Experimental.

- (13) Aeronaves Importadas.
 - (i) Recomendaciones previas a la compra.
 - (ii) Documentación a presentar.
 - (iii) Procedimiento ante el Registro Nacional de Aeronave (RNA).
 - (14) Venta de su Experimental (transferencia).
 - (i) Trámites legales ante el Registro Nacional de Aeronaves.
 - (ii) Trámites ante la Sección Aeronaves Experimentales.
 - (15) Recomendaciones de Seguridad.
 - (16) Donde conseguir las publicaciones.
 - (17) Direcciones útiles.
- (b) Esta CA no es mandatoria y no constituye una regulación; sino que describe un medio aceptable, pero no el único medio, para solicitar el Certificado Experimental para una aeronave construida por uno o varios aficionados, en concordancia con la DNAR Parte 21, Procedimientos para la Certificación para Productos y Partes, Sección 121.191 (g), Certificados Experimentales. Sin embargo, si se elige utilizar la guía descrita en esta CA, se deberá seguirlos en todos sus aspectos.

2. CANCELACIÓN

Esta CA cancela la CA 20-27D, Cambio 1, del 29 de septiembre de 1993.

3. REGLAMENTOS RELACIONADOS

- (a) DNAR Parte 1. Definiciones y Abreviaturas.
- (b) DNAR Parte 21. Procedimientos para la Certificación de Productos y Partes.
- (c) DNAR Parte 43. Mantenimiento, Mantenimiento Preventivo, Reconstrucción y Alteraciones.
- (d) DNAR Parte 45. Identificación de Productos. Marcas de Nacionalidad y Matrícula de Aeronave.
- (e) RAAC Parte 91. Reglas de Operación General y de Vuelo.

4. MATERIAL DE LECTURA RELACIONADO

- (a) CA 21-12, Solicitud del Certificado de Aeronavegabilidad de la República Argentina. Form. 8130-6 (vigente).
- (b) CA 45-2A, Placas de Identificación y Marcas de Nacionalidad y Matrícula (vigente).
- (c) AC 43.13-1, *Acceptable Methods, Techniques, and Practices - Aircraft Inspec-*

tion and Repair, de la Administración Federal de Aviación de los EE.UU.

- (d) AC 43.13-2, *Acceptable Methods, Techniques, and Practices - Aircraft Alterations*.
- (e) AC 90-89, *Amateur-Built Aircraft and Ultralight Flight Testing Handbook*, de la Administración Federal de Aviación de los EE.UU.

5. DEFINICIONES

- (a) A continuación se definen los términos utilizados en esta CA:
 - (1) Aeronave experimental construida por aficionado. La DNAR Parte 21, Sección 21.191(g) define a la aeronave construida por aficionado como una aeronave la cual (N. de C.: Uso incorrecto en lugar de “que”) ha sido fabricada y ensamblada en su mayor parte, o totalmente, por una o varias personas quienes han encarado el proyecto de construcción solamente para su propia educación o recreación.
 - (2) Fabricación. Construcción de una aeronave o componente a partir de materiales de stock.
 - (3) Kit para construcción de aeronaves. Conjunto de partes prefabricadas que puede incluir algún subconjunto mayor y/o componentes preensamblados. Esta descripción no incluye las aeronaves categoría primaria definidas en la DNAR Parte 21, Sección 21.184.
 - (4) Mayor parte. Cuando, en una aeronave completa, la mayoría de las tareas de fabricación y de armado han sido efectuadas por el constructor aficionado. Cuando se trate de un *kit* o de una aeronave parcialmente armada, la mayor parte incluye las tareas de fabricación y armado de los constructores aficionados anteriores.

6. AERONAVE EXPERIMENTAL CONSTRUIDA POR AFICIONADO

- (a) La DNAR Parte 21, Sección 21.191(g) define a la aeronave experimental construida por aficionado como aquella aeronave que ha sido fabricada y ensamblada en su mayor parte, o totalmente, por una o varias personas, quienes han encarado el proyecto para llevar a la práctica sus conocimientos o con fines recreativos. Para el cálculo de la mayor parte de la fabricación y del montaje, no se tienen en cuenta a los componentes y partes producidos comercialmente y comprados para ser instalados directamente en la aeronave, como, por ejemplo, motores, hélices, conjuntos de ruedas y frenos, cubiertas, poleas, guiñoles, rulemanes, bulones, etc.
- (b) La intención de convertir una aeronave con Certificado Tipo en una aeronave experimental construida por aficionado, a través de una reconstrucción, alteración o reparación, no se encuentra contemplada en la Sección 21.191(g) de la DNAR Parte 2 y, por lo tanto, dichas aeronaves no pueden recibir un certificado experimental con los propósitos definidos en la Sección 21.191(g).
- (c) Las reparaciones, modificaciones y reconstrucciones se encuentran contempladas

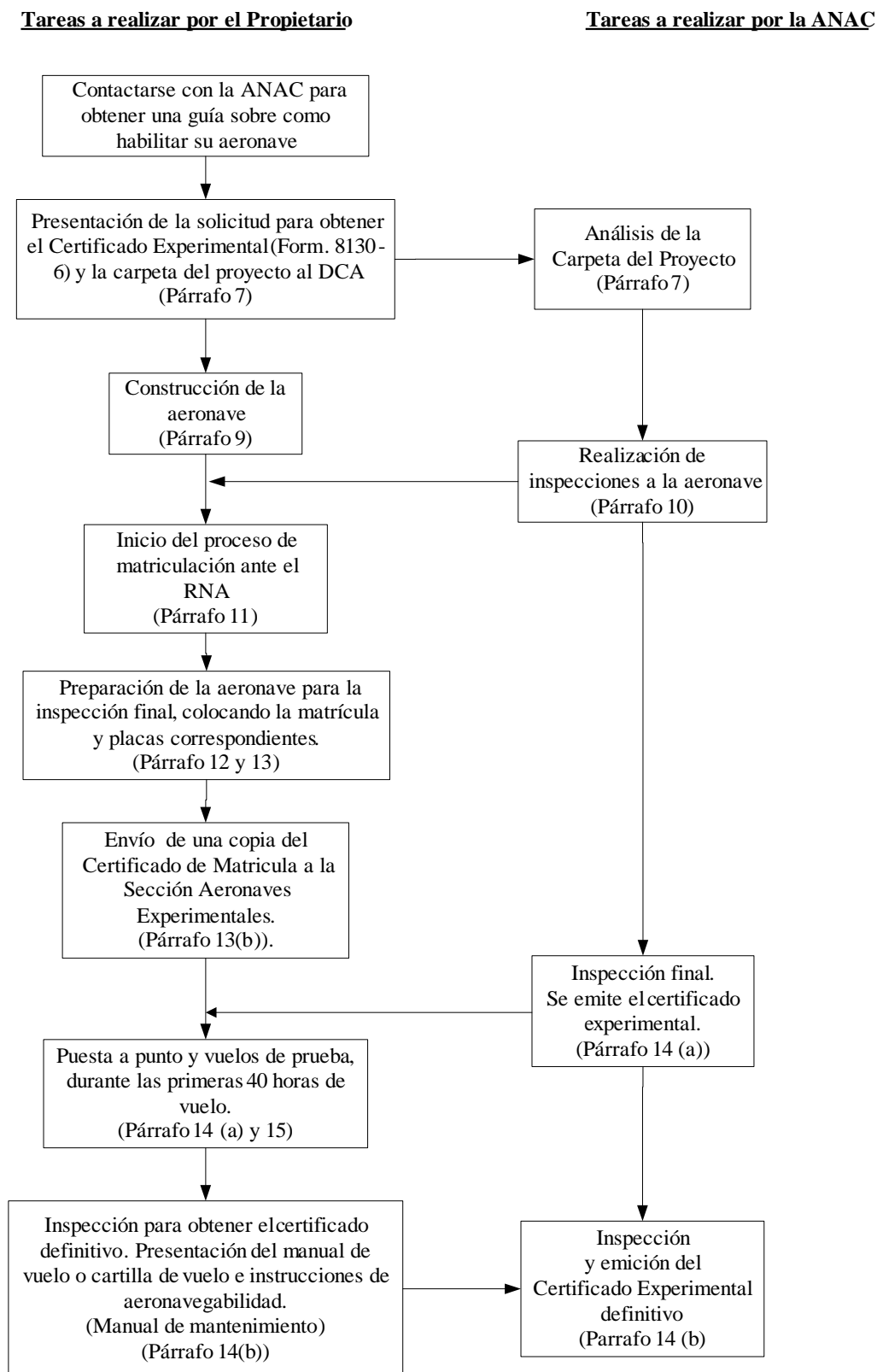
en la DNAR Parte 43 y, en consecuencia, una reparación, modificación y/o reconstrucción realizada en una aeronave con Certificado Tipo, en cualquiera de sus categorías, no puede ser considerada como una fabricación o armado realizado por un constructor aficionado, como parte de su proyecto de construcción de una aeronave experimental construida por aficionado.

- (d) Un constructor aficionado puede recuperar conjuntos mayores de aeronaves con Certificado Tipo y realizarles cambios al diseño original o puede fabricar componentes a partir de partes nuevas, siempre y cuando pueda demostrar que el cambio de diseño o la fabricación supere el 51% del conjunto. Sin embargo, el uso excesivo de partes recuperadas provenientes de aeronaves con Certificado Tipo no cumple con el objetivo de la construcción por parte de un aficionado de la DNAR Parte 21, Sección 21.191 (g) y, por lo tanto, no será considerado un proyecto de aeronave construida por aficionado.
- (e) Los componentes provenientes de aeronaves con Certificado Tipo no serán considerados por la ANAC para completar la lista de verificación de fabricación/ensamble.

7. PROCESO DE HABILITACIÓN DE UNA AERONAVE CONSTRUIDA POR AFICIONADO

- (a) El proceso de habilitación de una aeronave experimental construida por aficionado se realiza a través de un proceso que se encuentra resumido en la Figura 1 y que comienza con la presentación del Formulario 8130-6, Solicitud de Certificado Experimental (ver Apéndice 1), junto con la carpeta del proyecto a la Sección Aeronaves Experimentales del Departamento Certificación Aeronáutica de la ANAC (Ver párrafo 10.(b)).
- (b) Previo a la presentación de la solicitud, es altamente recomendable que el solicitante se informe con respecto a este proceso, consultando, en forma oral o escrita, con la Sección Aeronaves Experimentales del Departamento Certificación Aeronáutica de la ANAC y presentando la solicitud luego de haber revisado las regulaciones y el material de asesoramiento correspondientes.

Figura 1 - Proceso de habilitación de una aeronave experimental construida por un aficionado



8. QUÉ DEBE CONOCER UN CONSTRUCTOR AFICIONADO ANTES DE CONSTRUIR SU AERONAVE

- (a) Es recomendable que, antes de iniciar la construcción de la aeronave, el constructor aficionado se contacte con la Sección Aeronaves Experimentales de la ANAC, a fin de discutir asuntos tales como principales características técnicas del proyecto, concepciones de diseño que aplicará, materiales a utilizar, procesos de construcción, etc.
- (b) La aeronave podrá ser construida solo con fines educativos o de recreación.
- (c) En ella no se podrán transportar personas o propiedades por compensación o alquiler.
- (d) La aeronave no podrá ser utilizada en operaciones agrícolas (fumigación, espolvoreo, siembra, control de ganado, etc.), conservación de flora y fauna, aerofotogrametría, patrullaje de redes e instalaciones, control meteorológico, escritura en el espacio, remolque de mangas y carteles, propaganda sonora, remolque de planeadores, lucha contra incendio y saltos intencionales en paracaídas.
- (e) El piloto al mando deberá estar habilitado, con un alcance apropiado, para la categoría y clase de la aeronave en cuestión.
- (f) Excepto en el caso del despegue y aterrizaje, una aeronave experimental no puede ser operada en áreas densamente pobladas o en corredores aéreos congestionados.

9. DISEÑO Y CONSTRUCCIÓN DE UNA AERONAVE POR UN CONSTRUCTOR AFICIONADO

- (a) Asesoramiento previo. En caso de ser necesario, se podrá solicitar asesoramiento técnico a las universidades u a otro tipo de organización, como por ejemplo la EAA Filial Argentina, a otros constructores con más experiencia o a personal técnico capacitado con el fin de obtener asesoramiento para la fabricación y asistencia para hacer más seguro el diseño. Para mejorar la calidad del producto terminado, también se puede contratar a otras personas con mayor competencia técnica en áreas específicas para la realización de algunas tareas.
- (b) Componentes y materiales prefabricados o ensamblados
 - (1) La ANAC no requiere que se fabrique personalmente cada parte de la aeronave. Se pueden usar componentes y materiales comerciales cuando se construye la misma. Sin embargo, la ANAC no asume la responsabilidad de la fabricación de estos componentes. Para la elección de los componentes y materiales, se pueden utilizar las pautas de la siguiente tabla, especialmente para partes que constituyan la estructura primaria, tal como largueros de ala, uniones críticas, subconjuntos estructurales del fuselaje, planta motriz, hélices, etc.:

Tipo de componente/material	Pautas de uso
Selección de motores, hélices, u otros componentes.	Es recomendable usar motores certificados o motores de calidad aeronáutica, y cuando se trate de motores de automóviles, es necesario que el constructor efectúe todas las modificaciones necesarias para obtener un grado de prestaciones y confiabilidad similar a un motor aeronáutico. En el caso de componentes, es recomendable usar aquellos aprobados por la ANAC (por ejemplo, componentes producidos bajo Certificado de Producción, Orden Técnica Estándar (OTE), o una Aprobación de Fabricación de Partes (AFP).
Materiales.	Es recomendable el uso de materiales de calidad demostrada (materiales producidos bajo especificaciones reconocidas, por ejemplo: MIL STD, SAE, AN, etc.).
Componentes mayores usados (por ejemplo: alas, fuselaje, y empenaje) provenientes de aeronaves con certificado tipo o aeronaves experimentales.	Se debe determinar si los componentes están en condición segura de operación. Esto se refiere a la condición del componente respecto a la resistencia estructural, desgaste, o deterioro.

NOTA 1: No se deben usar materiales cuya identidad o calidad se desconoce.

NOTA 2: Se debe tener en cuenta que, al utilizar un motor (independientemente de la marca) que ha sido armado por el propietario con partes y piezas de distintos motores de la misma marca o de otras marcas, dicho motor pierde automáticamente la identificación del fabricante de origen. En este caso, al motor se lo identificará con una placa particular de ese motor, indicando la marca, el modelo y el número de serie asignados. Idéntico procedimiento se aplicará a las hélices. Esto no incluye el armado del motor con partes y piezas originales, provistas por el fabricante y armado en un Taller Aeronáutico de Reparación habilitado.

NOTA 3: Cuando el propietario de una aeronave experimental ya habilitada efectúe cambios importantes al diseño, al motor o a la hélice de su aeronave, dicho cambio debe ser notificado inmediatamente a la Sección Aeronaves Experimentales de la ANAC, quien analizará la conveniencia o no de realizar una inspección a la misma. Si se realizare un cambio de motor o de hélice, dicho cambio deberá inscribirse en el Registro Nacional de Aeronaves (RNA), de conformidad con el instructivo que se puede obtener desde el sitio web de la ANAC, www.anac.gov.ar.

- (c) Requerimientos generales de diseño y construcción
- (1) Los constructores aficionados son libres de desarrollar su propio diseño o de construir una aeronave a partir de diseños ya existentes. La ANAC no aprueba estos diseños, puesto que es imposible desarrollar estándares de diseño para las diferentes configuraciones creadas por los diseñadores, fabricantes de *kits* y constructores aficionados.
 - (2) Es recomendable utilizar componentes aprobados por la ANAC, especialmente cuando constituyen partes integrantes de la estructura primaria. Se deben poder demostrar a la ANAC las características técnicas y la calidad de los materiales utilizados en la construcción de la aeronave.
 - (3) Para la construcción de la aeronave, es muy recomendable utilizar los criterios establecidos en la AC 43.13 de la Administración Federal de Aviación de los Estados Unidos de Norteamérica.
- (d) Para el diseño de la cabina de la aeronave se pueden seguir los siguientes criterios:
- (1) Evitar esquinas o bordes afilados, protuberancias, bultos y objetos similares que puedan causar lesión al piloto y/o al/a los pasajero/s durante un accidente. Si no puede evitarlos, deberá acolcharlos.
 - (2) Instalar cinturones de seguridad y arneses de hombro aprobados.
 - (3) Ubicar y marcar los instrumentos y placas de la cabina de mando de modo que sean de fácil lectura para el piloto.
 - (4) Incluir un selector de combustible para que el piloto pueda controlar el flujo de todos los tanques. Asegurarse de que las marcas sean claras y estén apropiadamente instaladas.
 - (5) Marcar claramente los sistemas de control, tales como el selector de combustible o los interruptores eléctricos automáticos. Asegurarse de que estos controles sean fáciles de alcanzar y operar.
 - (6) Ubicar un parallamas entre el compartimiento del motor y la cabina de mando.
- (e) Diseño del sistema de combustible
- (1) Asegurarse de que el tanque de combustible pueda alimentar con combustible al motor en todas las actitudes de vuelo previstas.
 - (2) Asegurarse de que los controles del sistema de combustible sean fáciles de alcanzar y operar.
 - (3) Proporcionar un sistema de calentamiento del carburador para minimizar la posibilidad de congelamiento.
- (f) Construcción de una aeronave utilizando planos de diseño realizados por otros di-

señadores. Si se está trabajando en base a un plano diseñado por otra persona y se quieren hacer modificaciones, se deben discutir los cambios con el diseñador del modelo, con el fabricante del *kit* o con otra persona familiarizada con ese diseño. Cualquier modificación que se realice, se deberá registrar en la carpeta del proyecto.

- (g) Compra de una aeronave parcialmente construida. Cuando se compra una aeronave parcialmente construida en base a planos de un diseñador, se deberán conseguir todos los antecedentes de fabricación y armado, tales como recibos de los materiales, información del motor y de la hélice provistos por el propietario anterior, y agregar toda esta documentación a la carpeta del proyecto. Además, se debe informar este hecho a la ANAC, enviando sus datos personales y los del vendedor con la factura de compra. Se debe tener en cuenta que esto es aplicable solo a una aeronave parcialmente construida, y verificado su estado por un Inspector del DCA. Si la aeronave que se compra se encuentra registrada en el Registro Nacional de Aeronaves, deberá efectuarse previamente la transferencia.

- (h) Construcción de una aeronave usando un *kit*

- (1) Kits elegibles para la certificación. Deberá verificarse previamente que la aeronave haya sido aprobada como kit por la Autoridad de Aviación Civil del país de origen. Deberá tenerse en cuenta que, en algunos casos, los anuncios sobre el producto pueden ser algo confusos, y a veces engañosos, acerca de si el kit corresponde a una aeronave elegible para la certificación como constructor aficionado. Como guía para evaluar el *kit* puede utilizarse la siguiente tabla:

Argumentos	Elegible	No elegible
El constructor debe ser capaz de demostrar que construyó la mayor parte de la aeronave (51%).	X	
El kit que se esta usando o se piensa usar es uno que la ANAC evaluó u otra autoridad reconocida por la ANAC lo hizo. NOTA: La ANAC no certifica ni aprueba kits, fabricantes de kit, o distribuidores de kit. Sin embargo, se hacen evaluaciones de kits a pedido de los fabricantes o distribuidores de kits, para determinar si una aeronave construida a partir de un kit por un particular cumple con la proporción de construcción requerida (51%) para el constructor aficionado.	X	
Si utilizó un kit que consistía de materia prima y algunos componentes fabricados previamente, la ANAC deberá verificar que se cumple con la DNAR Parte 21 Sección 21.191(g) en cuanto al 51% de la construcción realizada por el constructor. (NOTA: La materia prima puede incluir trozos de madera, tuberías, extrusiones, o ítems similares que pueden estar cortados pero a una longitud aproximada. La ANAC podrá aceptar algunas partes fabricadas previamente, tales como, costillas tratadas térmicamente, mamparas, o partes complejas hechas de planchas de metal, fibra de vidrio o poliéster, y materiales precortados/agujereados).	X	
La aeronave se armó a partir de un kit compuesto de partes completamente terminadas, fabricadas previamente, componentes, partes, o materiales precortados o pre-agujereados. La utilización de estos materiales significa que el constructor no fabricó ni armó la mayor parte de la aeronave, o sea menos del 51%.		X

10. HABILITACIÓN DE UNA AERONAVE EXPERIMENTAL

Cuando se decida habilitar una aeronave como experimental aficionado, ya sea para educación, esparcimiento o recreación, se recomienda seguir los siguientes pasos:

- (a) Contactarse con la Sección Aeronaves Experimentales de la ANAC, para que brinde asesoramiento sobre el proyecto.
- (b) Presentar, en dicha Sección Aeronaves Experimentales, el Formulario 8130-6, Solicitud de Certificado Experimental, y la carpeta del proyecto con la siguiente información:
 - (i) Descripción del proyecto, características técnicas, prácticas y técnicas de construcción empleadas en los distintos conjuntos o partes de la aeronave (fuselaje, alas, grupo de cola, tren de aterrizaje, cabina, planta motriz, hélices, etc.).
 - (ii) Marca, modelo y número de serie elegidos por el propietario.
 - (iii) Estimación de peso y balanceo partiendo del peso vacío.
 - (iv) Estimación de *performances*.
 - (v) Plano o croquis de las tres vistas de la aeronave.
 - (vi) Reglaje y recorrido de comandos.
 - (vii) Lista de equipamiento e instrumental.
 - (viii) Nombre del propietario y medio de contacto (fax, correo electrónico, teléfonos).
 - (ix) Lugar donde se está llevando a cabo la construcción de la aeronave.
 - (x) Estado de avance de la misma.
 - (xi) Plazo estimado de finalización.
 - (xii) Fotografías que muestren las diferentes etapas de construcción de la aeronave desde el inicio de los trabajos.
- (c) Proponer un calendario de inspecciones que contemple, como mínimo, la realización de una inspección inicial, una intermedia (Fase I) y otra previo a emitir el Certificado Experimental (Fase II).
- (d) Prestar el máximo de atención al asesoramiento del inspector de aeronavegabilidad asignado.

NOTA: La presentación de la solicitud para matricular la aeronave ante el Registro Nacional de Aeronaves se efectuará después de que se haya realizado la primera (o segunda) inspección a la aeronave por parte de la ANAC. El inspector actuante le indicará el momento en que se debe dirigir al Registro Nacional de Aeronaves.

11. MATRICULACIÓN DE LA AERONAVE EXPERIMENTAL

Las aeronaves civiles argentinas deben ser matriculadas por el Registro Nacional de Aeronaves (RNA) antes de que la ANAC emita el Certificado Experimental. El Código Aeronáutico y la normativa vigente prescriben los requerimientos regulatorios para el registro de aeronaves civiles. Para la realización de estos trámites, el solicitante debe dirigirse al Registro Nacional de Aeronaves. El trámite para obtener la matrícula de la aeronave se comience después de que se haya presentado la correspondiente carpeta del proyecto ante la Sección Aeronaves Experimentales, y de que el inspector designado por la ANAC haya realizado la inspección inicial a la aeronave. Se recomienda presentar la solicitud para registrar la aeronave entre 60 y 120 días antes de que finalice su construcción. Esto permitirá obtener la matrícula con anterioridad a la fecha prevista para la inspección final por parte de la ANAC. Se puede acceder a los requisitos de matriculación exigidos por el RNA, de acuerdo con la normativa vigente, desde el sitio *web* de la ANAC: www.anac.gov.ar.

12. COLOCACIÓN DE LAS MARCAS, PLACAS E IDENTIFICACIÓN EN LA AERONAVE.

- (a) Después de que el Registro Nacional de Aeronaves oficialmente le haya asignado la matrícula a la aeronave, y previo a la inspección final de la ANAC, se deberán colocar las marcas y placas, incluida la placa de identificación.
- (b) Marcas y placas requeridas. El solicitante de un Certificado Experimental para una aeronave construida por aficionado debe demostrar el cumplimiento de los requerimientos de identificación de la DNAR Parte 21, Sección 21.182, que requiere identificar la aeronave con las marcas de nacionalidad y matrícula, de acuerdo con la DNAR Parte 45, Identificación de Productos, Marcas de Nacionalidad y Matrícula de Aeronave.
 - (1) Identificación. Cuando se construye una aeronave en base a un diseño propio, se podrá usar cualquier nombre y/o número para identificar el modelo y número de serie, siempre y cuando esta designación no esté siendo usada por otra aeronave registrada en la República Argentina. Si la aeronave se construye a partir de un plano o *kit*, se debe usar el nombre o la identificación del fabricante del *kit*, al cual se le sumará su identificación personal, como por ejemplo su apellido.
 - (2) Modelo de placa de identificación. A ser colocada en la cabina a plena vista del piloto y/o pasajeros.

NOMBRE DEL FABRICANTE: MARCA: MODELO: NÚMERO DE SERIE: AÑO DE FABRICACIÓN: PESO MÁXIMO DE DESPEGUE AUTORIZADO: Kg.
ATENCIÓN PASAJEROS: ESTA AERONAVE FUE CONSTRUIDA POR UN AFICIONADO Y NO CUMPLE CON LOS ESTÁNDARES DE SEGURIDAD DE LA REPÚBLICA ARGENTINA

En el caso particular de los planeadores y motoplaneadores, además de esta placa, deberá exhibirse a plena vista del piloto la siguiente placa:

NINGUNA PERSONA PUEDE EXCEDER LAS SIGUIENTES LIMITACIONES RECOMENDADAS POR EL DISEÑADOR/CONSTRUCTOR:
PESO MÁXIMO DE DESPEGUE: Kg. LÍMITES DEL CENTRO DE GRAVEDAD: VELOCIDAD DE REMOLQUE DEL PLANEADOR: VELOCIDAD MÁXIMA EN AIRE CALMO: VELOCIDAD MÁXIMA EN AIRE TURBULENTO:

Estas placas deben ser a prueba de fuego y deberán asegurarse de manera tal que no puedan desfigurarse o desprenderse con el uso normal, ni tampoco destruirse o perderse durante un accidente. La información que contienen deberá marcarse mediante estampado, grabado o cualquier otro método ignífugo (DNAR Parte 45, Sección 45.11(a)).

- (3) Designación “Experimental”. La leyenda **“EXPERIMENTAL”** debe exhibirse cerca de cada entrada o acceso a la cabina, en letra de imprenta mayúscula y de no menos de sesenta (60) milímetros y no más de ciento cincuenta (150) milímetros de alto, de conformidad con las siguientes dimensiones de las letras:
- Altura (h): mínima 60 mm. / máxima 150 mm.
 - Ancho: $2/3 h$
 - Separación entre letras: $1/6 h$
 - Trazo: $1/6 h$.
- (4) Matrícula. Se deben pintar o pegar en la aeronave las marcas de nacionalidad y matrícula de manera tal que sean permanentes (DNAR Parte 45, Sección 45.25). Las matrículas deben ser colocadas en las superficies, a ambos lados del plano fijo del empenaje vertical, o a ambos lados del fuselaje. De la misma manera, estas marcas se colocarán en ambas alas, sobre el extradós del plano derecho y en el intradós del plano izquierdo, de acuerdo con lo que se indica a continuación:

- (i) En la superficie fija del empenaje vertical. La matrícula se aplicará en forma horizontal (DNAR 45, Sección 45.25). En el caso de aeronaves con multiempenajes, las marcas se colocarán sobre las superficies exteriores de los mismos y con las siguientes dimensiones para las letras y los números:
- Altura (h): mínima 100 mm. / máxima 200 mm.
 - Ancho: $2/3 h$
 - Separación entre letras: $1/6 h$
 - Trazo: $1/6 h$
- (ii) En el fuselaje. Se deberá pintar la matrícula y la nacionalidad en ambos lados del fuselaje, con la leyenda centralizada con el eje de simetría del fuselaje y en forma horizontal, entre el borde de fuga del ala y el borde de ataque del plano horizontal del grupo de cola. En aquellas aeronaves multifuselajes, la matrícula se colocará sobre las superficies exteriores de los mismos, siguiendo las reglas de ubicación expresadas precedentemente y con las siguientes dimensiones:
- Altura (h): mínima 150 mm. / máxima 250 mm.
 - Ancho: $2/3 h$
 - Separación entre letras: $1/6 h$
 - Trazo: $1/6 h$
- (iii) En las alas. Cuando la aeronave es monoplano, la matrícula se aplicará centralizada a lo largo del eje del ala, con el extremo superior de las letras orientadas hacia el borde de ataque y, en lo posible, en la mitad exterior de los planos, sobre el extradós del plano derecho y el intradós del plano izquierdo. En las aeronaves multiplanos, las matrículas se colocarán alternativamente sobre el extradós de la semiala superior derecha y en el intradós de la semiala inferior izquierda con las siguientes dimensiones:
- Altura (h): mínima 400 mm. / máxima 600 mm.
 - Ancho: $2/3 h$
 - Separación entre letras: $1/6 h$
 - Trazo: $1/6 h$
- (iv) En las aeronaves sin alas se deberán utilizar, según su clase, las siguientes dimensiones:

(A) Giroavión

- Altura (h): mínima 300 mm. / máxima 400 mm.
- Ancho: 2/3 h
- Separación entre letras: 1/6 h
- Trazo: 1/6 h

(B) Dirigibles

- Altura (h): mínima 200 mm. / máxima 400 mm.
- Ancho: 2/3 h
- Separación entre letras: 1/6 h
- Trazo: 1/6 h

(C) Globos Aerostáticos

- Altura (h): mínima 200 mm. / máxima 300 mm.
- Ancho: 2/3 h
- Separación entre letras: 1/6 h
- Trazo: 1/6 h

Si, debido a la configuración de la aeronave, no se pueden colocar las marcas de esta manera, el solicitante tendrá que consultar con la ANAC sobre las posibles alternativas.

13. INSPECCIONES DE LA ANAC A UNA AERONAVE CONSTRUIDA POR AFICIONADO

(a) Consideraciones acerca de la política de la ANAC para las inspecciones:

- (1) Para cada proyecto de construcción de una aeronave por aficionado, la ANAC asigna a un inspector de aeronavegabilidad como responsable del proyecto. Dicho inspector será el punto de contacto por parte de la ANAC y, además, será el responsable de coordinar todas las inspecciones. Si él lo considera necesario, se podrán coordinar inspecciones con personal especializado en alguna área en particular, para evaluar características especiales de la aeronave durante su construcción.
- (2) El inspector o los inspectores designados por la ANAC no pueden involucrarse en el proceso de construcción, pero sí pueden efectuar todas las inspecciones que consideren necesarias por parte de la ANAC durante el desarrollo de la construcción (como mínimo, se realizará una inspección inicial, otra intermedia y una final).

(b) Inspecciones que se le realizarán a la aeronave:

- (1) Inspección Inicial. Esta inspección se efectuará una vez que las piezas que constituyen la estructura primaria de la aeronave (cuadernas, largueros, partes del tren de aterrizaje, etc.) estén terminadas y sin ensamblar.
- (2) Inspección Intermedia. Se realizará cuando los conjuntos que forman la estructura primaria (ala, fuselaje, empenaje, etc.) estén ensamblados y sin recubrimiento, de modo que permitan la inspección visual de la estructura completa y de los sistemas instalados. Podrán realizarse una o más inspecciones intermedias, a criterio del inspector actuante.
- (3) Inspección Final. Se llevará a cabo cuando finalice la construcción de la aeronave y ya se haya obtenido el Certificado de Matrícula otorgado por el Registro Nacional de Aeronaves. Previo a dicha inspección, el propietario deberá:
 - Presentar la Planilla de Peso y Balanceo de la aeronave terminada.
 - Pintar la matrícula en los lugares correspondientes.
 - Colocar las placas y leyendas exigidas.
 - Completar la documentación técnica del proyecto y los registros fotográficos de la construcción, según sea requerido.

Durante la inspección final, el inspector designado examinará visualmente la aeronave y realizará las pruebas que considere necesarias en los sistemas y en el motor. Luego se efectuará un vuelo de prueba que demuestre que la aeronave está en condiciones de operación segura. Si la inspección es satisfactoria, la ANAC emitirá el Certificado Experimental.

- (4) Si la aeronave se construye a partir de un *kit*, el inspector verificará que, en el proceso de fabricación, el propietario haya cumplido con el concepto de la mayor porción construida y ensamblada por él.

NOTA 1: Es recomendable que, antes de presentar la aeronave para la inspección final de la ANAC, el constructor realice previamente su propia inspección, para lo cual podría utilizar el Formulario 8000-38, Lista de verificación de operaciones de fabricación/armado (Apéndice 2) y la lista de verificación de aeronaves experimentales construidas por aficionados (Apéndice 3).

NOTA 2: La versión electrónica del Formulario 8000-38, Lista de verificación de operaciones de fabricación/armado, puede obtenerse vía página de la Dirección de Aeronavegabilidad bajo el tópico Aeronaves experimentales del Departamento de Certificación Aeronáutica, www.dna.org.ar/certificacion/aeronavesexperimentales.

14. EMISIÓN DEL CERTIFICADO EXPERIMENTAL PARA AERONAVES CONSTRUIDAS POR AFICIONADOS

Una vez efectuada la inspección final de la aeronave, si corresponde, el inspector actuante emitirá el Certificado Experimental y las Limitaciones de Operación, las cuales forman parte del Certificado Experimental. La habilitación de una aeronave como experimental se divide en dos fases: la Fase I comprende un período de 40 horas de operación para realizar las pruebas que sean necesarias para demostrar la capacidad de vuelo y la Fase II consiste en la emisión del Certificado Experimental definitivo con las Limitaciones de Operación que se establecerán luego de completar las 40 horas de prueba de la Fase I.

(a) Fase I. Emisión del Certificado Experimental con duración limitada.

- (1) Para realizar las pruebas en vuelo, el Inspector de la ANAC emitirá un Certificado Experimental con duración limitada de 40 horas de vuelo o un año calendario, lo que finalice primero. Si al concluir el año calendario no se completan las 40 horas de vuelo, el propietario deberá solicitar la renovación del Certificado para continuar con el programa pruebas en vuelo hasta completar las 40 horas.
- (2) Conjuntamente con este Certificado Experimental, el inspector entregará las Limitaciones de Operación de la Fase I, que también forman parte del certificado. Además, se le entregarán al propietario de la aeronave los respectivos historiales (de aeronave, motor y hélice). En tanto, el propietario completará y firmará dos ejemplares del Formulario 337, Inspección, Reparación, Alteración y Reconstrucción (Ver Apéndice 4.). Un ejemplar quedará en poder del propietario y el otro, en poder de la ANAC.
- (3) Limitaciones de Operación. En ellas se especifican las características que limitan la operación de la aeronave durante las primeras 40 horas de vuelo. Básicamente, en esta fase, el propietario debe desarrollar las pruebas en vuelo, para poner a punto la aeronave y verificar que sea controlable en todo el rango normal de velocidades y maniobras, y que no presente características peligrosas de operación. (Ver párrafo 15.).
- (4) Al final del período de vigencia del Certificado Experimental, el propietario deberá presentar una Cartilla o un Manual de Vuelo que contenga las *performances* básicas y las características operacionales de la aeronave. Durante la operación en esta fase, existen una serie de restricciones que se imponen a la operación de la aeronave experimental, entre otras:
 - (i) Se limitan los vuelos a una zona de operación de 40 km de radio, con centro en el aeródromo que el propietario debe seleccionar.
 - (ii) No se podrá operar en zonas densamente pobladas.
 - (iii) No se podrá llevar pasajeros, a menos que sea necesario para los fines de la prueba que se está realizando.

- (iv) El piloto al mando debe tener la habilitación correspondiente y el psicofísico al día.
 - (v) Solamente se podrá operar la aeronave en condición VFR diurno.
- (5) La ANAC puede negar la emisión del Certificado Experimental si surge de la inspección que la aeronave no reúne los requisitos para la certificación solicitada o si, a criterio del inspector, la aeronave no está en condiciones de operación segura. La negativa le será notificada al propietario por escrito, con los fundamentos correspondientes.
- (b) Fase II. Certificado Experimental definitivo.
- (1) Una vez concluido el período de prueba, el propietario de la aeronave podrá solicitar a la ANAC la realización de una inspección para la emisión del Certificado Experimental definitivo. Esta consistirá en una inspección visual general a la aeronave, en la cual:
 - (i) Se verificará el estado general de la aeronave.
 - (ii) Se controlarán los cambios que eventualmente se hayan hecho al diseño.
 - (iii) Se controlará exhaustivamente el funcionamiento del motor y de los instrumentos asociados.
 - (iv) Se verificarán los valores de la Cartilla o del Manual de Vuelo presentados por el propietario, así como también el Manual de Mantenimiento. Es recomendable que la EAA o un profesional aeronáutico supervisen su confección.
 - (2) Luego de esta inspección, se realizará un vuelo de prueba, a cargo de un piloto habilitado y en presencia de un Inspector de la ANAC.
 - (3) Limitaciones de Operación. De ser satisfactorio el resultado de la evaluación, el inspector emitirá el Certificado Experimental definitivo y las Limitaciones de Operación correspondientes a la Fase II, las que también formarán parte del Certificado. A su vez, el propietario completará dos ejemplares del Formulario 337 (ver Apéndice 4), de los cuales uno quedará en su poder y el otro será entregado al inspector de la ANAC.
 - (4) La emisión de las Limitaciones de Operación permitirá:
 - (i) La liberación de la zona de operación a cualquier parte del territorio nacional.
 - (ii) El transporte de pasajeros.
 - (5) Durante esta evaluación, el Inspector de la ANAC puede negar la emisión del Certificado Experimental si de ella surge que la aeronave no reúne los requisitos para la habilitación solicitada o si, a criterio del inspector, la aeronave no está en condiciones de operación segura. La negación será notificada al propietario por escrito, con los fundamentos correspondientes.

15. PRUEBAS EN VUELO (A cumplimentar durante la Fase I)

- (a) El constructor aficionado tendrá que realizar varias pruebas en vuelo para asegurar y demostrar que su aeronave es controlable en todas sus gamas de velocidades normales y en todas las maniobras que se espera ejecutar dentro de su categoría o tipo y, además, que no posee características de diseño u operación peligrosas o inseguras.
- (b) Estas pruebas en vuelo se desarrollarán durante la Fase I, junto con todas aquellas pruebas en vuelo que el constructor juzgue necesarias para poner a punto la aeronave, a fin de evaluar las cualidades de vuelo y obtener los parámetros de *performances*. Los vuelos de prueba deberán realizarse durante las 40 horas de vuelo que abarca la vigencia del Certificado Experimental de duración limitada
- (c) En las Limitaciones de Operación que se entregan junto con el certificado experimental, se indicará la zona de operación que quedará comprendida dentro de un radio de 40 km, con centro en el aeródromo que el mismo propietario seleccione. La zona de operación deberá estar escasamente poblada, tener poco tráfico aéreo y encontrarse ubicada preferentemente sobre aguas abiertas, de manera tal que se eviten situaciones de riesgo para otras personas o propiedades.
- (d) Durante la vigencia del Certificado Experimental emitido en la Fase I, no se podrán transportar pasajeros, a no ser que el propósito de la prueba haga necesaria la presencia de otro tripulante a bordo. Esto deberá demostrarlo el constructor de la aeronave.
- (e) Los parámetros y cualidades que tendrán que ser determinados durante las pruebas en vuelo son:
 - (1) *Performances*:
 - (i) Velocidad máxima de carreteo,
 - (ii) Velocidad de rotación durante el despegue,
 - (iii) Carreras de despegue y aterrizaje,
 - (iv) Velocidad de ascenso,
 - (v) Velocidad de aterrizaje, y
 - (vi) Velocidad de pérdida.
 - (2) Cualidades de Vuelo:
 - (i) Estabilidad y control de la aeronave en los tres ejes.
 - (3) Otros:
 - (i) Comportamiento de la aeronave en tierra (carreteo),
 - (ii) Comportamiento en el frenado y
 - (iii) Despegue y aterrizaje, acuatzaje en aeronaves anfibias.

- (b) Procedimientos para realizar las pruebas. A los fines de llevar a cabo las pruebas de una manera prudente y organizada, tomando en cuenta los riesgos propios de una tarea de esta naturaleza, se recomienda a los constructores aficionados la lectura de la *Advisory Circular 90-89, Amateur-Built Aircraft – Flight Testing Handbook*, editada por la *Federal Aviation Administration (FAA)* de los EE.UU.

16. RECOMENDACIONES RESPECTO A LA OPERACIÓN DE LAS AERONAVES CONSTRUIDAS POR AFICIONADOS

- (a) Una vez que se hayan completado las pruebas en vuelo y que a la aeronave se le haya emitido el Certificado Experimental, ésta deberá ser operada respetando las restricciones impuestas en las Limitaciones de Operación, las cuales forman parte del Certificado Experimental.
- (b) Siempre que se vuele una aeronave, se deberán llevar a bordo el Certificado Experimental, las Limitaciones de Operación y el Formulario 337 vigentes.
- (c) El constructor aficionado debe ser consciente de su responsabilidad en el mantenimiento continuo de su aeronave. Todas aquellas acciones de mantenimiento, así como alteraciones al diseño, deberán ser volcadas en los respectivos historiales y asentadas en los Formularios 337 que se envíen a la ANAC, Sección Aeronaves Experimentales. Como guía para realizar una correcta inspección de la aeronave, se recomienda la lectura de la DNAR Parte 43, Apéndice D.

17. CERTIFICACIÓN DE UNA AERONAVE EXPERIMENTAL CONSTRUIDA FUERA DE LA REPÚBLICA ARGENTINA Y COMPRADA POR UN CIUDADANO ARGENTINO

- (a) Previo a realizar cualquier operación de compra de una aeronave experimental en el extranjero, se debería contactar a la ANAC (Sección Aeronaves Experimentales y Registro Nacional de Aeronaves), a fin de conocer de antemano los requisitos que se deberán cumplir para poder obtener la matriculación y certificación en la República Argentina. El desconocimiento de estos requisitos pueden causar importantes perjuicios económicos y demoras no deseadas al solicitante.
- (b) Cuando un comprador argentino adquiere una aeronave experimental construida en el extranjero por un aficionado y desea operarla en la República Argentina como aeronave experimental, deberá solicitar a la ANAC su Certificado Experimental, para lo cual el solicitante tendrá que presentar:
 - (1) La Solicitud de Certificado Experimental, Formulario 8130-6.

NOTA: La versión electrónica del Formulario 8130-6, puede obtenerse vía pagina de la Dirección de Aeronavegabilidad bajo el tópico Aeronaves experimentales del Departamento de Certificación Aeronáutica, www.dna.org.ar/certificacion/aeronavesexperimentales.

- (2) La documentación técnica otorgada por la Autoridad de Aviación Civil del país de origen de la aeronave, constatando que ésta poseía en dicho país la categoría experimental construida por aficionado.

- (3) La documentación que avale una inspección por condición a la aeronave, realizada por el propietario anterior (vendedor), dentro de un período de tiempo razonable (aproximadamente 90 días hábiles), antes de la salida de la aeronave del país de origen.
- (4) Una carpeta con suficientes datos técnicos que le permitan a la ANAC verificar que la aeronave es elegible para el propósito de la operación de una aeronave construida por aficionado, de acuerdo con la DNAR Parte 21, Sección 21.191(g).
- (c) Una vez que el Registro Nacional de Aeronaves le haya otorgado la matrícula a la aeronave, el Inspector de la ANAC le realizará una inspección equivalente a la inspección final que se detalla en el párrafo 14(b).
- (d) Documentación para presentar al Registro Nacional de Aeronaves. El solicitante podrá consultar los requisitos legales exigidos por el Registro Nacional de Aeronaves, de acuerdo con la normativa vigente, desde el sitio *web* de la ANAC, www.anac.gov.ar.

18. INSPECCIÓN DE AERONAVEGABILIDAD RECURRENTE

- (a) A partir de la fecha de emisión del Certificado Experimental definitivo y cada doce (12) meses calendario, se tendrá que realizar a la aeronave una inspección de aeronavegabilidad, para lo cual el propietario deberá presentar a la ANAC el correspondiente Formulario 337 (dos ejemplares debidamente firmados) y pagar el arancel para aeronaves experimentales construidas por aficionados. El referido Formulario 337 puede ser presentado por el propietario de la aeronave, por un profesional aeronáutico o por un Taller Aeronáutico de Reparación habilitado para una aeronave de categoría similar. Como guía para la realización de la inspección anual, se puede utilizar el Apéndice D de la DNAR Parte 43.

NOTA: La versión electrónica del Formulario 337, puede obtenerse vía pagina de la Dirección de Aeronavegabilidad bajo el tópico Aeronaves experimentales del Departamento de Certificación Aeronáutica, www.dna.org.ar/certificacion/aeronavesexperimentales.

- (c) Vencido el plazo de los 12 meses calendario para la presentación del Formulario 337, se considerará que la aeronave se encuentra inhabilitada. El propietario, en este caso, deberá solicitar a la ANAC, Sección Aeronaves Experimentales, una inspección de rehabilitación por inactividad prolongada.

19. RECOMENDACIONES DE SEGURIDAD PARA EL PILOTO DE UNA AERONAVE EXPERIMENTAL CONSTRUIDA POR AFICIONADO

- (a) El piloto de una aeronave experimental construida por aficionados deberá:
 - (1) Familiarizarse con la operación de la aeronave, del motor y de la hélice y con las características de operación en tierra, incluyendo la operación de frenado, antes de comenzar a volarla. Se deberá adquirir esta familiarización mediante la realización de pruebas de carreteo antes de intentar volar-

la. La aeronave no podrá despegar durante las pruebas de carreteo si la ANAC previamente no le ha emitido el correspondiente Certificado Experimental.

NOTA: Para que una persona pueda volar una aeronave experimental, debe tener vigente su habilitación como piloto.

- (2) Asegurarse de que el equipo de emergencia y personal esté listo y disponible antes del primer vuelo de la aeronave, por si es necesario utilizarlo en caso de un accidente.
 - (3) Poseer suficiente experiencia de vuelo como para determinar que la aeronave es controlable de manera satisfactoria en todo su rango normal de velocidades y maniobras, antes de realizar alguna maniobra acrobática.
 - (4) Respetar en todo momento las limitaciones asentadas en las Limitaciones de Operación que acompañan al Certificado Experimental.
- (b) Si la aeronave es un helicóptero con sistema de rotor totalmente articulado, es importante determinar que esté libre de resonancia en tierra. De mantenerse o de permitirse esta condición de desbalanceo del rotor, puede resultar sumamente peligroso y terminar en una falla estructural.
 - (c) En los helicópteros, el piloto deberá completar ensayos de estabilidad, vibración, y balanceo con el helicóptero sujetado en tierra antes de comenzar a sostenerse en el aire, tanto en operaciones de vuelo verticales u horizontales.

20. TRANSFERENCIA DE LA AERONAVE EXPERIMENTAL

- (a) Cuando se vende una aeronave experimental, se deben efectuar los trámites de transferencia ante el Registro Nacional de Aeronaves, para lo cual podrá consultar los instructivos confeccionados al efecto en el sitio *web* de la ANAC, www.anac.gov.ar.
- (b) El Certificado Experimental se transfiere con la aeronave, y no se requiere que la ANAC realice una inspección por su transferencia, a menos que sea necesario revisar las Limitaciones de Operación, en cuyo caso el nuevo propietario deberá completar el Formulario 8130-6 y enviarlo a la Sección Aeronaves Experimentales de la ANAC.
- (c) Si el Certificado Experimental se encuentra vencido, el nuevo propietario podrá solicitar un nuevo certificado a través del Formulario 8130-6, en la Sección Aeronaves Experimentales de la ANAC. En caso de que el propietario original no haya realizado la inspección de aeronavegabilidad recurrente (Ver párrafo 18.), es decir, de que haya vencido el plazo de 12 meses desde la presentación del último Formulario 337 por inspección anual, la aeronave deberá ser sometida a una inspección de rehabilitación por inactividad prolongada (Ver párrafo 18 (b)).
- (d) Junto con la transferencia de la aeronave, debería entregarse al nuevo propietario el Manual de Vuelo o la Cartilla de Vuelo de la aeronave, las libretas historiales de aeronave, motor y hélice, y el Programa de Inspecciones y Mantenimiento (es conveniente obtener el asesoramiento de la EAA-Argentina o de un profesional

aeronáutico para su confección).

- (e) Si en la transferencia se decide no modificar la placa de identificación de la aeronave (párrafo 12), el nuevo propietario deberá asentar en el Registro de Mantenimiento de la Aeronave la siguiente declaración:

“Certifico que la aeronave marca, modelo, número de serie, matrícula, construida por ha sido transferida a mi propiedad el día, y que la aeronave será mantenida de acuerdo con el Programa de Inspecciones y Mantenimiento especificado por su constructor.

Fecha:

Nombre del propietario:

Firma del propietario:

21. OBTENCIÓN DE LA DOCUMENTACIÓN

Toda la documentación mencionada en esta CA puede conseguirse en la Dirección de Aeronavegabilidad de la ANAC:

- División Documentación Técnica

Junín 1060 (C1113AAF) Ciudad Autónoma de Buenos Aires

Tel/Fax: (011) 4508-2109

Correo electrónico: documentacion@dna.org.ar

- Sección Biblioteca

Av. Fuerza Aérea Km. 5 1/2 (5103) Córdoba

Te: (0351) 4333955

Fax: (0351) 433 3945



Correo electrónico: certcba@arnetbiz.com.ar

o en:

- www.dna.gov.ar

APÉNDICE 1

EJEMPLO DE FORMULARIO N° 8130-6, SOLICITUD PARA UN CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDAD ESPECIAL, CATEGORÍA EXPERIMENTAL CONSTRUCCIÓN AFICIONADO (ANVERSO)

 ANAC ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL ARGENTINA		SOLICITUD DE CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDAD		 <small>DIRECCIÓN DE AERONAVEGABILIDAD</small>	
INSTRUCCIONES: Escribir a máquina o en letra de imprenta, presentar solamente un original en la ANAC-Dirección de Aeronavegabilidad. Si es necesario utilizar espacio adicional, agregar páginas, para permisos especiales de vuelo, completar las secciones II, VI o VII, según corresponda.					
I. Descripción de la aeronave	1. Matrícula	2. Nombre fabricante de la aeronave	3. Designación de la aeronave	4. Año fabr.	
	LV-X145	Franco	F-8	2002	
	5. N° serie aeronave	6. Nombre fabricante del motor	7. Designación del modelo del motor		
	001	CMC	A-65		
8. N° de motores	9. Nombre fabricante de la hélice	10. Designación del modelo de la hélice		11. Aeronave es (si corresponde)	
	Uno	Sensenich	M76AM-2-50		Importada
II. Certificación solicitada	La presente solicitud es para: (Indicar los ítems aplicables)				
	<input type="checkbox"/> A. Certificado de aeronavegabilidad estándar (Indicar categoría)				
	<input type="checkbox"/> B. Certificado de aeronavegabilidad especial (Indicar los ítems que sean aplicables)				
	<input type="checkbox"/> Restringido (Indicar clase)				
	<input checked="" type="checkbox"/> Experimental (Indicar las operaciones a realizar)				
	<input type="checkbox"/> Permiso especial de vuelo (Indicar la operación a realizar. Luego completar las secciones VI o VII en el reverso, según sea aplicable)				
	<input type="checkbox"/> C. Certificado de aeronavegabilidad múltiple. (Verificar en los ítems anteriores que esté marcado Restringido y Estándar o Limitado)				
	<input type="checkbox"/> D. Certificado de aeronavegabilidad múltiple. (Verificar en los ítems anteriores que esté marcado Restringido y Estándar o Limitado)				
	<input type="checkbox"/> E. Certificado de aeronavegabilidad múltiple. (Verificar en los ítems anteriores que esté marcado Restringido y Estándar o Limitado)				
	<input type="checkbox"/> F. Certificado de aeronavegabilidad múltiple. (Verificar en los ítems anteriores que esté marcado Restringido y Estándar o Limitado)				
III. Certificación del propietario	A. Propietario registrado (como está indicado en el certificado de matrícula de la aeronave)		Domicilio		
	Nombre		Varela 18, Santander, Buenos Aires		
	Teléfono		Correo electrónico		
	4332-5555		javierfranco@....		
	B. Bases de certificación de la aeronave (Indicar y completar los ítems aplicables como se indica)				
Especificación de la aeronave u Hoja de Datos del Certificado Tipo (Número y revisión)					
N/A					
Directiva de Aeronavegabilidad (Verificar que se hallan cumplido todas las DA aplicables e indicar el N° de la última DA)					
01-23					
Certificado Tipo Suplementario (Listar el número de cada CTS incorporado)					
C. Registros de operación y mantenimiento de la aeronave					
<input checked="" type="checkbox"/> Verifique si los registros cumplen con la Sección 91.417 de la DNAR.					
Horas totales de la célula		Experimental solamente. Anotar las horas voladas desde el último certificado de aeronavegabilidad emitido o renovado			
0.0		0.0			
D. Certificación. Por la presente certifico que soy el propietario de la aeronave (o su apoderado) descrita anteriormente, que la misma está registrada en el Registro Nacional de Aeronaves de acuerdo al Decreto N° 4907/73, que la aeronave fue inspeccionada, está aeronavegable, y es elegible para el Certificado de Aeronavegabilidad solicitado.					
Fecha de solicitud		Nombre y cargo (a máquina o letra de imprenta)		Firma	
22/02/02		Javier Franco, co propietario		Javier Franco	
A. La aeronave descrita anteriormente fue inspeccionada y encontrada aeronavegable por: (completar solamente si es aplicable la Sección 21.183 (d) de la DNAR)					
Poseedor de un certificado bajo la Parte 121 (Indique N° de certificado)			Taller Aeronáutico de Reparación habilitado (Indique N° de certificado)		
Fabricante de la aeronave (Indique nombre de la firma)					
Fecha		Cargo (a máquina o letra de imprenta)		Firma	
(Verificar todos los bloques en los ítems A y B)					
A. Establezco que la aeronave descrita en las secciones I o VII cumple con todos los requerimientos para			<input checked="" type="checkbox"/> La certificación solicitada		
B. La inspección para un permiso especial de vuelo bajo la sección VII fue realizada por			<input type="checkbox"/> Enmendar o modificar el certificado de aeronavegabilidad vigente		
			<input type="checkbox"/> Inspector de la ANAC		
			<input type="checkbox"/> Poseedor de un certificado		
Fecha		Dirección	División	Firma inspector ANAC	
28/02/02		DBA		E. Blunke E. Blunke	



DA Form. 8130-6 (07/2009)

EJEMPLO DE FORMULARIO N° 8130-6, SOLICITUD PARA UN CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDAD ESPECIAL, CATEGORÍA EXPERIMENTAL CONSTRUCCIÓN AFICIONADO (REVERSO)

VII. Vuelo de prueba de producción	A. Fabricante		
	Nombre		Domicilio
	B. Bases de producción (verificar los ítems aplicables)		
	<input type="checkbox"/> Certificado de Producción (indique el N° del certificado de producción)		
	<input type="checkbox"/> Certificado Tipo solamente		
	<input type="checkbox"/> Sistema de Inspección de Producción Aprobado		
	C. Indicar la cantidad de certificados requeridos para las necesidades de operación		
	Fecha de solicitud	Nombre y cargo (a máquina o letra de imprenta)	Firma
	A. Descripción de la aeronave		
	Propietario registrado		Domicilio
Fabricante		Modelo	
Número de serie		Matrícula registrada	
B. Descripción del vuelo			
Vuelo de demostración a cliente		<input type="checkbox"/> (fide si corresponde)	
De:		A:	
Via	Fecha de despacho	Duración	
C. Tripulación requerida para operar la aeronave y su equipamiento			
<input type="checkbox"/> Piloto <input type="checkbox"/> Copiloto <input type="checkbox"/> Mecánico de vuelo <input type="checkbox"/> Otro (especificar)			
D. La aeronave no cumple con los siguientes requerimientos de aeronavegabilidad aplicables			
E. Las siguientes restricciones son consideradas necesarias para la operación segura: (usar agregados si es necesario)			
F. Certificación. Por la presente certifico que soy propietario de la aeronave descrita anteriormente y que la misma esta registrada en el Registro Nacional de Aeronaves de acuerdo al Decreto N° 4907/73, y que la aeronave fue inspeccionada y esta aeronavegable para el vuelo descrito			
Fecha de solicitud	Nombre y cargo (a máquina o letra de imprenta)	Firma	
VIII. Doc. de Aeronavegabil. Dada para uso de la ANAC (obtenido)	<input checked="" type="checkbox"/> A. Limitaciones de operación y marcaciones, en cumplimiento con la Sección 91.9 (según sea aplicable).	G. Declaración de conformidad, DA Form. 8130-9 (adjuntar cuando sea requerido)	
	<input checked="" type="checkbox"/> B. Se adjuntan las limitaciones de operación vigentes.	H. Certificación de aeronavegabilidad extranjera para aeronave importada (adjuntar cuando sea requerido)	
	<input checked="" type="checkbox"/> C. Datos, dibujos, fotografías, etc. (adjuntar cuando sea requerido)	I. Certificación de aeronavegabilidad previa emitida de acuerdo con la Sección de la DNAR. Otro	
	<input checked="" type="checkbox"/> D. Información de peso y balanceo disponible en la aeronave		
	<input type="checkbox"/> E. Alteración y reparación mayor, DA Form. 337 (adjuntar cuando sea requerido)		
	<input checked="" type="checkbox"/> F. Esta inspección esta registrada en los registros de la aeronave.	<input checked="" type="checkbox"/> J. Certificación de aeronavegabilidad vigente emitida de acuerdo con la Sección21.191.(g)..... de la DNAR .	

APÉNDICE 2

EJEMPLO DE FORMULARIO N° 337-A, INSPECCIÓN, REPARACIÓN, ALTERACIÓN Y RECONSTRUCCIÓN (CÉLULA, PLANTA DE PODER, HÉLICE O DISPOSITIVO) (ANVERSO)

 ANAC ADMINISTRACION NACIONAL DE AVIACION CIVIL ARGENTINA		INSPECCION, REPARACION, ALTERACION Y RECONSTRUCCION (CELULA, PLANTA DE PODER, HELICE O DISPOSITIVO)				 DIRECCION DE AERONAVEGABILIDAD				
INSTRUCCIONES: Las anotaciones deben ser en letra de imprenta o escritas a máquina. Ver la DNAR PARTE 43.9, el apéndice B de la DNAR PARTE 43 y CA 43.9-1										
1. AERONAVE	MARCA:	Franco Javier - I			MODELO:	Monoplaza		CATEGORÍA:	Experimental	
	N° SERIE:	001			NACIONALIDAD Y MATRICULA:	LV-X145		TIPO:	Avión	
2. PROPIETARIO	NOMBRE (Según lo indica el CERTIFICADO DE MATRICULA)				DOMICILIO (Según lo indica el CERTIFICADO DE MATRICULA)					
		Javier Franco				Varela 18, Santander, Buenos Aires				
3. PARA USO EXCLUSIVO DE LA ANAC (APROBACIONES DE CAMPO)										
4. IDENTIFICACION DE LA UNIDAD					5. TIPO					
UNIDAD	MARCA	MODELO	N° SERIE	INSPEC	REPAR.	ALTER.	RECONS.			
CELULA	----- (Según lo descripto en el ítem 1 superior)-----									
PLANTA DE PODER	CMC	A-65	3386259	INMAT						
HÉLICES	Sensenich	M76AM-2-50	11130							
DISPOSITIVOS	TIPO				N/A					
	FABRICANTE									
6. ACTIVIDAD										
	CÉLULA	MOTORES				HELICES				
		1	2	3	4	1	2	3	4	
TG:	Hs. Cs.	0.0								
DURG:	Hs. Cs.	0.0								
DE 1000 Hs.(Célula) Años DURG ó Hs. y Cs. DUHSL:										
HABILITADO HASTA:										
7. DECLARACION DE CONFORMIDAD										
A. NOMBRE Y DOMICILIO DEL TALLER				B. TIPO DEL TALLER			C. CERTIFICADO N°			
Varela 18, Santander, Buenos Aires				TALLER AERONÁUTICO DE REPARACIÓN						
				FABRICANTE						
D. Declaro bajo juramento de Ley, en conocimiento del Art. 293 del Código Penal, que la información aquí vertida son sinceras, exactas y fiel reflejo de los trabajos descriptos en el ítem 9 u hojas anexadas efectuadas en concordancia con las Partes DNAR										
FECHA				FIRMA Y SELLO DE PERSONA AUTORIZADA						
28/02/10				Javier Franco <i>Javier Franco</i>						
Art. 293 del CP: "Será reprimido con reclusión o prisión de 1 a 6 años, el que insertare o hiciere insertar en un instrumento publico declaraciones, concernientes a un hecho que el documento debe probar, de modo que pueda resultar perjuicio..."										

DA Form 337-A

EJEMPLO DE FORMULARIO N° 337-A, INSPECCIÓN, REPARACIÓN, ALTERACIÓN Y RECONSTRUCCIÓN (CÉLULA, PLANTA DE PODER, HÉLICE O DISPOSITIVO) (REVERSO)

NOTIFICACION			
El peso y balanceo o los cambios en las limitaciones de operación serán anotados en el registro correspondiente de la aeronave. Una alteración debe ser compatible con todas las alteraciones previas para asegurar la continuidad de la conformidad con los requerimientos de aeronavegabilidad correspondientes.			
8. PARA USO DEL INSPECTOR DE LA ANAC			
OBSERVACIONES: Se realizó una Inspección Final y Vuelo de Prueba sin novedades.			
<u>DCA</u>	<u>28/02/10</u>	<u>E. Blunke</u>	<u>E. Blunke</u>
DEPARTAMENTO INTERVINIENTE	FECHA	FIRMA DEL INSPECTOR	
En el caso que intervenga la Administración Nacional de Aviación Civil en el ítem 8, NO CERTIFICA la exactitud de las manifestaciones vertidas por la Persona Autorizada en cuanto a los trabajos efectivamente realizados con anterioridad a su presente retorno al servicio.			
9. DESCRIPCIÓN DEL TRABAJO REALIZADO			
(Si se requiere más espacio, adjuntar hojas adicionales, identificar la Matrícula del Avión/N° de Parte/N° de Serie del producto y la fecha de terminación del trabajo)			
Aeronave experimental construida a nueva.			
10. APROBACIÓN DEL RETORNO AL SERVICIO			
Certifico que la Inspección/Reparación/Alteración y/o Reconstrucción realizada al producto identificado en el ítem 4 del presente formulario, ha sido realizada de acuerdo con las instrucciones del fabricante y los requisitos de la ANAC y que la información aquí descripta es verdadera y correcta, y está aprobada para el retorno al servicio			
POR	TALLER AERONÁUTICO DE REPARACIÓN	FABRICANTE	OPERADOR DE TRANSPORTE
FECHA DE APROBACIÓN	CERTIFICADO N°	FIRMA Y SELLO DE PERSONA AUTORIZADA	
28/02/10		Javier Franco	Javier Franco
SE ADJUNTAN HOJAS ANEXADAS			

EJEMPLO DE FORMULARIO N° 8000-38, LISTA DE VERIFICACIÓN DE FABRICACIÓN/ARMADO (ANVERSO)

LISTA DE VERIFICACION DE FABRICACION/ARMADO		
Nombre de la compañía _____		
Dirección _____		
Modelo de aeronave _____		
Tipo de aeronave _____		
	Realizado por	
	Fabricante kit	Aficionado
FUSELAJE		
1.	Fabricación de herramientas especiales o utilajes	
2.	Fabricación de elementos longitudinales, tubos o placas	
3.	Fabricación de mamparos o travesaños	
4.	Armado de estructuras básicas del fuselaje	
5.	Fabricación de soportes y uniones	
6.	Instalación de soportes y uniones	
7.	Fabricación de cables, alambres trenzados y líneas	
8.	Instalación de cables, alambres trenzados y líneas	
9.	Fabricación del recubrimiento o cubierta del fuselaje	
10.	Instalación del recubrimiento o cubierta del fuselaje	
11.	Fabricación de radomos/ventanas/cubierta de cabina	
12.	Instalación de radomos/ventanas/cubierta de cabina	
ALAS		
1.	Fabricación de herramientas especiales o utilajes	
2.	Fabricación de largueros del ala	
3.	Fabricación de costillas o interiores del ala	
4.	Fabricación de borde de fuga y borde de ataque del ala	
5.	Fabricación de miembros estructurales fuselados	
6.	Fabricación de soportes y uniones de ala	
7.	Fabricación de punteras de ala	
8.	Armado de estructuras básicas del ala	
9.	Instalación de las guías de borde, de fuga y punteras de ala	
10.	Instalación de miembros estructurales fuselados	
11.	Fabricación de cables, alambres trenzados y líneas	
12.	Instalación de cables, alambres trenzados y líneas	
13.	Fabricación de recubrimiento o cubierta de ala	
14.	Instalación de recubrimiento o cubierta de ala	
15.	Fabricación de montantes o tensores de ala	
16.	Instalación y reglaje de alas y montantes	

EJEMPLO DE FORMULARIO N° 8000-38, LISTA DE VERIFICACIÓN DE FABRICACIÓN/ARMADO (REVERSO)

LISTA DE VERIFICACION DE FABRICACION/ARMADO (Continuación)		
		Realizado por
		Fabricante kit Aficionado
CONTROLES DE VUELO		
1.	Fabricación de herramientas especiales o montajes	
2.	Fabricación de largueros de alerón	
3.	Fabricación de costillas o interiores de alerón	
4.	Armado de la estructura del alerón	
5.	Fabricación del borde de ataque y borde de fuga del alerón	
6.	Armado de las guías del borde de ataque y borde de fuga del alerón	
7.	Fabricación de soportes y uniones del alerón	
8.	Instalación de soportes y uniones del alerón	
9.	Fabricación de recubrimiento o cubierta del alerón	
10.	Instalación de recubrimiento o cubierta del alerón	
11.	Fabricación de aleta compensadora del alerón	
12.	Instalación de aleta compensadora del alerón	
13.	Instalación y reglaje del alerón	
14.	Fabricación de larguero de flap	
15.	Fabricación de costillas o interiores de flap	
16.	Armado de la estructura del flap	
17.	Fabricación del borde de ataque y borde de fuga del flap	
18.	Armado del borde de ataque y borde de fuga del flap	
19.	Fabricación de soportes y uniones del flap	
20.	Instalación de soportes y uniones del flap	
21.	Fabricación de recubrimiento o cubierta del flap	
22.	Instalación de recubrimiento o cubierta del flap	
23.	Instalación y reglaje del flap	
24.	Fabricación de largueros del elevador	
25.	Fabricación de costillas o interiores del elevador	
26.	Armado de la estructura del elevador	
27.	Fabricación del borde de ataque y borde de fuga del elevador	
28.	Armado del borde de ataque y borde de fuga del elevador	
29.	Fabricación de soportes y uniones del elevador	
30.	Instalación de soportes y uniones del elevador	
31.	Fabricación de recubrimiento o cubierta del elevador	
32.	Instalación de recubrimiento o cubierta del elevador	
33.	Fabricación de aleta compensadora del elevador	
34.	Instalación de aleta compensadora del elevador	
35.	Instalación y reglaje del elevador	
36.	Fabricación de largueros del timón de dirección	
37.	Fabricación de costillas o interiores del timón de dirección	
38.	Armado de la estructura del timón de dirección	
39.	Fabricación del borde de ataque y borde de fuga del timón de dirección	
40.	Armado del borde de ataque y borde de fuga	
41.	Fabricación de soportes y uniones	
42.	Instalación de soportes y uniones	
43.	Fabricación de recubrimiento o cubierta	
44.	Instalación de recubrimiento o cubierta	
45.	Fabricación de aleta compensadora	
46.	Instalación de aleta compensadora	
47.	Instalación y reglaje	

EJEMPLO DE FORMULARIO N° 8000-38, LISTA DE VERIFICACIÓN DE FABRICACIÓN/ARMADO (ANVERSO)

LISTA DE VERIFICACION DE FABRICACION/ARMADO (Continuación)		
	Realizado por	
	Fabricante kit	Aficionado
EMPENAJE		
1. Fabricación de herramientas especiales o utilajes		
2. Fabricación de largueros		
3. Fabricación de costillas o interiores		
4. Fabricación del borde de ataque y borde de fuga		
5. Fabricación de punteras		
6. Fabricación de soportes y uniones		
7. Armado de la estructura del empenaje		
8. Instalación de borde de ataque, borde de fuga y puntera		
9. Instalación de uniones		
10. Fabricación de cables, alambres trenzados y líneas		
11. Instalación de cables, alambres trenzados y líneas		
12. Fabricación de recubrimiento o cubierta del empenaje		
13. Instalación de recubrimiento o cubierta del empenaje		
CANARD		
1. Fabricación del canard		
2. Armado de la estructura del canard		
3. Instalación y reglaje del canard		
TREN DE ATERRIZAJE		
1. Fabricación de herramientas especiales o utilajes		
2. Fabricación de las patas		
3. Fabricación del sistema de frenos		
4. Fabricación del sistema de retracción		
5. Fabricación de cables, alambres trenzados y líneas		
6. Armado de ruedas, frenos, gomas, tren de aterrizaje		
7. Instalación de componentes del sistema del tren de aterrizaje		
PROPULSION		
1. Fabricación de herramientas especiales o utilajes		
2. Fabricación de la bancada del motor		
3. Fabricación del sistema de refrigeración del motor		
4. Fabricación del sistema de inducción		
5. Fabricación del sistema de escape		
6. Fabricación de controles del motor		
7. Fabricación de soportes y uniones		
8. Fabricación de cables, alambres trenzados y líneas		
9. Armado del motor		
10. Instalación del motor y de los ítems listados anteriormente		
11. Fabricación de cubierta de motor		
12. Instalación de cubierta de motor		
13. Fabricación de la hélice		
14. Instalación de la hélice		
15. Fabricación del tanque de combustible		
16. Instalación del tanque de combustible		
17. Fabricación de componentes del sistema de combustible		
18. Instalación de componentes del sistema de combustible		

PÁGINA INTENCIONALMENTE EN BLANCO

LISTA DE VERIFICACIÓN PARA INSPECCIÓN DE AERONAVES EXPERIMENTALES CONSTRUIDAS POR AFICIONADOS (ANVERSO)

1. REQUISITOS GENERALES / MARCAS Y PLACAS

Item satisfactorio (S)/ No satisfactorio (NS)

S	NS	
		La placa de identificación es ignífuga y lleva el nombre del constructor, modelo, número de serie, peso máximo de despegue y año de fabricación.
		La matrícula está instalada en una ubicación externa apropiada según DNAR 45.11 (a).
		La matrícula (LV-X-) están ubicadas y pintadas según lo establecido en DNAR 45.25 y DNAR 45.29.
		La palabra Experimental exhibida, mide como mínimo 6 cm. y esta en la ubicación apropiada según DNAR 45.23(b).
		Placa de advertencia para pasajeros (no requerida para monoplazas).
“ADVERTENCIA AL PASAJERO: ESTA ES UNA AERONAVE CONSTRUIDA POR AFICIONADO Y NO CUMPLE CON LAS REGULACIONES DE SEGURIDAD DE LA DA PARA LAS AERONAVES ESTADARES.”		
		Se realizó el peso y balanceo de la aeronave y se encuentra dentro de los límites de diseño. Placa según DNAR Parte 91 Sec. 91.9.
		Todos los instrumento de vuelo y de motor marcados adecuadamente según su uso.
		Marcas para:
		Palanca de gases, “Abierta-Cerrada”
		Calefacción del carburador, “Tirar”
		Flaps Arriba-Abajo, grados/mm, debe marcarse posición de despegue.
		Compensador aerodinámico (TRIM TAB), timón de dirección a la izquierda /a la derecha, neutral.
		Mezcla- “Rica- Empuje”.
		Interruptor de combustible.

2. INTERIOR DE CABINA

Item satisfactorio (S)/ No satisfactorio (NS)

S	NS	
		Los cinturones de seguridad funcionan y inclinación se encuentra ligeramente hacia atrás.
		Los arneses de hombro funcionan y el ángulo es de -5 a + 30 grados.
		Los puntos de amarre del cinturón de seguridad están firmes, no hay interferencia.
		Los puntos de amarre del arnés de hombro están firmes, no hay interferencia.
		Los asientos y los carriles de los asientos están aceptables, los topes se encuentran en la parte trasera de los carriles.
		Las condiciones ergonometricas son satisfactorias.
		Indicador de cantidad y tipo de combustible en o cerca de cada boca de carga.

LISTA DE VERIFICACIÓN PARA INSPECCIÓN DE AERONAVES EXPERIMENTALES CONSTRUIDAS POR AFICIONADOS (REVERSO)

3. INSTRUMENTOS Y EQUIPOS REQUERIDOS

Item satisfactorio (S) / No satisfactorio (NS)

S	NS	
		El ELT cumple con TSO-C191A y está apropiadamente instalado, con fecha actual del interruptor remoto y de batería y registrada en los registros del avión. Si correspondiese.
		El indicador de combustible en cada tanque ha sido marcado.
		Requerimientos de VFR diurno.
		Altímetro.
		Tacómetro de indicador de velocidad de aire.
		Presión de aceite.
		Temperatura de aceite.
		Compás.
Nota: Todos los instrumentos deben estar marcados con intervalos de líneas verdes / rojas.		
		Para aeronaves con tren retráctil, indicador de tren arriba/ abajo.
		Requerimientos VFR nocturnos – Requerimientos VFR diurno más.
		Luces de posición
		Luz estroboscópica anti-colisión / baliza de rotación cumple con los estándares de la DA.
		Fusibles de repuesto.
		Energía eléctrica suficiente para cubrir el alcance máximo de la aeronave, además de la reserva.
		Requerimientos IFR, VFR diurno y nocturno, mas.
		Radio de dos vías (de frecuencias aeronáuticas).
		Indicador giroscópico de giro y ladeo (Turn & Bank o Coordinador de giro).
		Indicador de deslizamiento / patinaje.
		Altímetro sensible.
		Horizonte artificial.
		Giro de direccional.
		Reloj.
		Indicador de vacío, si los instrumentos giroscópico son accionados por vacío, o voltiamperímetro si son accionados eléctricamente
		Tubo pitot calefaccionado.
		Generador o alternador.
		Fuente de presión estática alterna.
		Tipo y dimensiones de los cables son los apropiados para resistir las cargas; las conexiones son sólidas.
		Todos los sistemas instalados operan según el propósito de su diseño.

LISTA DE VERIFICACIÓN PARA INSPECCIÓN DE AERONAVES EXPERIMENTALES CONSTRUIDAS POR AFICIONADOS (ANVERSO)

4. SISTEMA ELÉCTRICO

Item satisfactorio (S)/ No satisfactorio (NS)

S	NS	
		Batería y Sist. Eléctrico, medidas adecuadas y anclajes adecuados.
		Interruptores marcados para operación y correctamente conectados.
		Disyuntores y fusible identificados por valor y función, correctamente conectados.
		Puesta a masa de la batería a la estructura, conectada adecuadamente.
		Amperímetro.
		Voltímetro.
		Luces de Aterrizaje/Posición correctamente conectadas.
		Luces de cabina / Iluminación de instrumentos.
		Caja de la Batería y batería están montadas en forma segura.
		La Batería tiene ventilación externa

5. AVIÓNICA

Item satisfactorio (S)/ No satisfactorio (NS)

S	NS	
		Antenas correctamente instaladas los soportes / placas de refuerzo son los apropiados.
		Cable coaxil asegurado con juego suficiente para evitar desconexión
		Radios / Aviónica y ventiladores de refrigeración montados firmemente
		Aparatos de aviónica correctamente conectados, y funcionando.

6. SISTEMA DE COMBUSTIBLE

Item satisfactorio (S)/ No satisfactorio (NS)

S	NS	
		Las tapas de las bocas de carga ajustan bien y hay ventilación en todos los tanques.
		Drenajes de combustible instalados en la parte inferior del tanque y en el punto más bajo del sistema de combustible.
		Sistema de ventilación de combustible sin dobleces que podrían bloquear la ventilación.
		Válvula de cierre / interruptor selector, fácil operación, claramente marcado para la operación a que está destinado (Debe ser operativo desde la cabina / puesto del piloto).
		Recorrido de la tubería de combustible, material y diámetro adecuado para el suministro de combustible.
		Filtro de combustible funcionando y fijado con dispositivo frenante.
		Tuberías de combustible protegidas contra rozamiento y aseguradas para evitar engancharlas con el pie.
		El recorrido de las tuberías de combustible evita zonas de temperatura elevada.

LISTA DE VERIFICACIÓN PARA INSPECCIÓN DE AERONAVES EXPERIMENTALES CONSTRUIDAS POR AFICIONADOS (REVERSO)

7. TREN / RUEDA / FRENO / SISTEMA DE FRENOS

Item satisfactorio (S)/ No satisfactorio (NS)

S	NS	
		Tren Retráctil -funcionamiento – Lista de chequeo.
		Ensayo de extensión del tren en emergencia.
		Distancia en los alojamientos de las ruedas.
		Recorrido de la tubería de sistema de frenos, depósito, bombas.
		Seguridad de la instalación de Freno y Ruedas.
		Ruedas separadas del carenado o montantes, incluyendo separación del guardabarros, sin bloqueo.
		El carenado de las ruedas está firme / seguro.
		Resorte de cola seguro, bien diseñado y separado del timón de dirección.

8. SUPERFICIES DE COMANDO

Item satisfactorio (S)/ No satisfactorio (NS)

S	NS	
		Límites Recomendados por los Diseñadores: Este plano mide.
		Recorrido ascendente del alerón.
		Recorrido ascendente del alerón.
		Grados / mm. Grados / mm.
		Recorrido descendente del alerón.
		Grados / mm. Grados / mm.
		Recorrido ascendente del timón de profundidad.
		Grados / mm. Grados / mm.
		Recorrido descendente del timón de profundidad.
		Grados / mm. Grados / mm.
		Timón de Dirección:
		Izq./Der. Grados / mm. Izq. Der.

LISTA DE VERIFICACIÓN PARA INSPECCIÓN DE AERONAVES EXPERIMENTALES CONSTRUIDAS POR AFICIONADOS (ANVERSO)

9. CONDICIÓN GENERAL - FUSELAJE, ALA, CONJUNTO DE COLA

Item satisfactorio (S)/ No satisfactorio (NS)

S	NS	
		Condición del recubrimiento, ondulaciones, remaches, etc.
		Estabilizador vertical por movimiento y condición.
		Conjunto timón de profundidad por movimiento y condición.
		Funcionamiento del compensador aerodinámico (trim tab), sin bloqueo estructura adecuada para evitar potencial vibración.
		Limitadores de desplazamiento.
		Control de dispositivos de freno de los cables.
		Contrapesos fijados correctamente.
		Las puertas cierran y abren apropiadamente, si se abren en vuelo, marcación.
		Ventanas fijadas y marcadas por distancia si se abren en vuelo
		Control de desprendimiento de emergencia de la cúpula marcado en rojo y fijado con dispositivo frenante.
		Funcionamiento de trabas de cabina y puertas

10. CONTROLES DE VUELO

Item satisfactorio (S)/ No satisfactorio (NS)

S	NS	
		Tensión apropiada de los cables
		Cables fijados con dispositivos de freno
		Distancia entre los controles/ no debe haber interferencias con elementos de la cabina.
		Dirección correcta de comandos.
		Libertad de movimiento
		Está todo bien asegurado?

LISTA DE VERIFICACIÓN PARA INSPECCIÓN DE AERONAVES EXPERIMENTALES CONSTRUIDAS POR AFICIONADOS (REVERSO)

11. COMPARTIMENTO DE MOTOR

Item satisfactorio (S)/ No satisfactorio (NS)

S	NS	
		Compresión del motor en historial 1= ----- 2= ----- 3= -----
		4= ----- 5= ----- 6= ----- 7= ----- 8= ----- 9= -----
		Cables de la palanca del acelerador fijados y deslizan correctamente.
		Espacios libres en compartimentos de motores
		Control de calefacción del carburador, en operación.
		Control de mezcla, rica / pobre
		Recorrido de la manguera de combustible para evitar calentamiento y torceduras (preferentemente con camisa resistente al fuego)
		Filtro de combustible con cableado de seguridad (frenado adecuadamente)
		Diámetro de la manguera de combustible suficiente para abastecimiento.
		Material apropiado de las mangueras de aceite y combustible
		Manguera del sistema refrigeración de aceite.
		Mando de la hélice. Funciona correctamente; tuberías apropiadas.
		Parallamas, sin orificios.
		Estado de bancada del motor, sin grietas.
		Alternador, correas, accesorios apropiadamente instalados.
		Material apropiado de las mangueras con calefacción.
		Diseño de calefacción minimiza las posibilidades de envenenamiento por monóxido de carbono
		Las placas deflectoras están correctas.
		Todos los cables eléctricos y de encendido están correctos.
		Capot del motor seguro.

12. HÉLICE

Item satisfactorio (S)/ No satisfactorio (NS)

S	NS	
		Marcas (defectos) en la hélice
		Bulones de seguridad de medida suficiente y frenados.
		Bulones torqueados adecuadamente y frenados.
		Motor sin perno, longitud adecuada
		Despeje de hélice en tierra en actitud de despegue.
		Cono de la hélice está OK.

LISTA DE VERIFICACIÓN PARA INSPECCIÓN DE AERONAVES EXPERIMENTALES CONSTRUIDAS POR AFICIONADOS (ANVERSO)

13. ENSAYO DE DURACIÓN DEL MOTOR

Nota: Se debe hacer por lo menos una hora de rodaje previamente y registrarse en el historial de la aeronave. Las compresiones del motor también se deben registrar después de una hora de operación. Algunas pueden ser bajas con respecto a un motor "overhauleado" recientemente, pero es importante obtener esta información como línea de base.

Item satisfactorio (S)/ No satisfactorio (NS)

S	NS	
		El motor arranca fácilmente
		La presión del aceite sube rápidamente al nivel apropiado
		La temperatura del aceite sale fría de la varilla de medición de nivel.
		Verificación: todas las mediciones del tacómetro, indicador de presión, ----- -- ----- del rodaje, voltímetro del instrumento.
Registre todos los datos cinco minutos después del inicio		
		Funcionando la calefacción del carburador, la caída de las RPM es -----
		Magneto derecho desconectado, la caída es -----
		Magneto izquierdo desconectado, la caída es -----
		Los indicadores de combustible están calibrados
		Los controles de mezcla/mando/hélice funcionan
		El corte de combustible funciona
		No hay vibración anormal

14. CONFORMIDAD CON LAS DIRECTIVAS DE AERONAVEGABILIDAD

Item satisfactorio (S)/ No satisfactorio (NS)

S	NS	
		Han sido cumplimentadas las DA aplicables del motor y cómo? (Adjuntar lista si fuese necesario)
		Han sido cumplimentadas las DA aplicables de los equipos y cómo? (Adjuntar lista si fuese necesario)
		La trayectoria de la hélice se encuentra dentro de las especificaciones.