|  |  |
| --- | --- |
| Nombre del ensamblador / Empresa:  |  |
| Dirección / Teléfono/ Correo electrónico (e-mail):  |  |
| Asistencia Técnica (TAR, Asociación, Asesor): |  |
| Marca y modelo de la Aeronave Experimental: |  |
| Equipo de Certificación de Aeronavegabilidad (UAEAC): |  |
| Fecha (Día – Mes – Año ): |  |

***Nota: Se usará como guía para efectuar las inspecciones de vigilancia de construcción de aeronaves experimentales (de habilitación), el formulario de “Lista de Chequeo para certificación de aeronave Experimental" y el diagrama de flujo del Apéndice 1, en donde el inspector dejará nota de sus observaciones y/o discrepancias.***

|  |  |
| --- | --- |
| FASE I | FABRICACIÓN / ENSAMBLE / VUELO DE PRUEBA |

**REGULACIONES RELACIONADAS**

9.5.1.2. CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDAD ESPECIAL. El certificado de aeronavegabilidad especial, es también aplicable para aeronaves de origen experimental, y en condiciones de permisos especiales de vuelo y provisorios.

APENDICE B, CAPITULO I, REGISTROS DE INSPECCIONES, REPARACIONES Y ALTERACIONES

2. Para los propósitos enunciados en este Apéndice se entiende como inspecciones de habilitación, las siguientes: ii) Inspección efectuada a una aeronave, previa a la emisión de un permiso especial de vuelo según Numeral 4.4.1.19 o de un certificado de aeronavegabilidad de exportación de acuerdo a la Parte Novena del Reglamento o para matricular la aeronave o previa emisión o convalidación del certificado de aeronavegabilidad.

4.2.2.2. AERONAVES CIVILES: CERTIFICACIONES REQUERIDAS

a) Ninguna persona puede operar una aeronave civil a menos que dentro de la misma se encuentre: 1. Un certificado de aeronavegabilidad de la República de Colombia apropiado y vigente. Cada certificado de aeronavegabilidad utilizado para el cumplimiento de este párrafo, debe tener indicada la matrícula asignada a la aeronave por el registro aeronáutico de la República de Colombia. De lo contrario deberá llevar un permiso especial de vuelo, (numeral 4.4.1.19.) o una autorización de vuelo ferry de acuerdo con las normas pertinentes del Reglamento.

4.4.1.19. PERMISO ESPECIAL DE VUELO.

a) La UAEAC puede emitir un permiso especial de vuelo para una aeronave que no puede cumplir la totalidad de los requisitos de aeronavegabilidad aplicables, pero que está capacitada para realizar operaciones de vuelo con seguridad, para los siguientes propósitos:

6. Toda otra ocasión que la UAEAC considere aplicable, dentro del concepto expresado. (Plan de Ensayos para certificar de Aeronavegabilidad una aeronave Experimental).

4.4.1.20. Emisión de un permiso especial de vuelo a) El solicitante de un Permiso Especial de vuelo, debe presentar una declaración en la forma y manera que lo prescriba la UAEAC, indicando lo siguiente:

1. Propósito del vuelo 2. Itinerario previsto 3. La tripulación requerida para operar la aeronave y su equipamiento en forma adecuada y segura. 4. Los motivos (si existen) por los cuales la aeronave no cumple con los requisitos de aeronavegabilidad aplicables. 5. Cualquier restricción que el solicitante considere necesaria para la operación segura de la aeronave. 6. Cualquier otra información considerada necesaria por la UAEAC, para establecer limitaciones de operación. b) La UAEAC puede realizar o requerir que el solicitante realice las inspecciones apropiadas o las pruebas necesarias para verificar la seguridad operativa de la aeronave.

20.2.4.2. Marca de Utilización. El uso o destino comercial o no comercial de las aeronaves de que trata esta Parte, está determinado por la letra que deberá aparecer a continuación de las marcas de matrícula, así: Aeronaves experimentales. Aeronaves construidas o ensambladas en el país, mientras se consideran con carácter experimental. Estas aeronaves además ostentarán en su fuselaje la palabra “EXPERIMENTAL.” Las aeronaves aquí indicadas en ningún caso podrán ser explotadas por empresas de servicios aéreos comerciales, ni podrán ejecutar trabajos aéreos o transportar pasajeros correo o carga por remuneración.

20.5.3.2.4. Matrícula para aeronaves experimentales.

9.6.2. IDENTIFICACIÓN DE AERONAVES Y PRODUCTOS RELACIONADOS.

9.6.2.1. Aeronaves. Toda persona que fabrique una célula deberá identificarla por medio de una placa incombustible, la cual contendrá la información especificada en el numeral 9.6.3, mediante estampado, grabado o cualquier otro método de marcación a prueba de fuego aprobado por la UAEAC. La placa de identificación deberá estar asegurada de manera tal que no pueda desfigurarse o desprenderse con el uso normal, ni destruirse o perderse en un accidente. La placa de identificación de aeronaves deberá estar fijada al exterior del fuselaje, en una ubicación accesible, de manera que sea visible para una persona en tierra, debiendo ser colocada adyacente o detrás de la puerta trasera o sobre el fuselaje, cerca de las superficies fijas del empenaje.

9.5.3.2.2. Definición. Las aeronaves experimentales construidas por aficionados, para efectos de este capítulo, se definen así: a) Son construidas por una o más personas, sin fines de lucro, para ser operadas con propósitos recreacionales y/o deportivos o como proyecto educacional de construcción. b) La mayor parte es fabricada o ensamblada por el constructor aficionado. c) Son fabricadas o ensambladas empleando no más de un 50% de componentes y partes prefabricadas, precortadas y/o preperforadas. Se entenderá por estas últimas, aquellas partes y componentes listas para su instalación, sin requerir un trabajo adicional por parte del constructor aficionado. d) Están limitadas a maniobras de categoría normal y/o acrobática.

1. REQUISITOS GENERALES / MARCAS Y PLACAS

|  |
| --- |
| (\*) Ítem satisfactorio (S), No satisfactorio (NS) o (N/A) para No AplicaSe deja espacio libre si requiere adicionar algún ítem adicional. Si existe alguna aclaración o reporte, referencie el ítem en la casilla al final de ” Observaciones y/o discrepancias” |
| Ítem |  | (S) | (NS) | (N/A) |
| 1 | Elegibilidad de la aeronave EXPERIMENTAL. (RAC 9.5.3.2.2. Definición) |  |  |  |
| 2 | Certificación de Evaluación del KIT (si es aplicable en el estado del fabricante del Kit). |  |  |  |
| 3 | Certificación de Cumplimiento de la regla del 51% (RAC 9.5.3.2.2. Definición, literal b) para aeronaves construidas a partir de un kit) o presentan los planos de ensamble y el manual de ensamble para aeronaves construidas a partir de un diseño o planos. |  |  |  |
| 4 | El RAC 8130-11 ​Solicitud de construcción y/o ensamble para aeronaves experimentales esta revisión actualizada y debidamente diligenciado. ​ |  |  |  |
| 5 | Se conocen las responsabilidades del Constructor enmarcadas en la norma RAC 9, numeral 9.5.3.2.3.:* Las aeronaves experimentales no tienen requisitos de certificación de diseño, por lo que el constructor y/o el operador tienen la responsabilidad sobre su diseño.
* Las aeronaves experimentales no tienen requisitos de fabricación, por lo que el constructor y/o el operador tiene la responsabilidad sobre los materiales y métodos de construcción.

Y en 9.5.3.2.4.:* Al ser definida la configuración de la aeronave con determinada planta motriz y equipamiento, su sistema de mantenimiento, límites de peso y balance y se aprueba un manual de vuelo. Estas condiciones deberán respetarse en las inspecciones anuales posteriores. Cualquier cambio de componentes o equipo o en las condiciones de operación, constituyen una alteración que debe ser expresamente aprobada por la Autoridad Aeronáutica (UAEAC).
 |  |  |  |
| 6 | Se presenta evidencia suficiente del cumplimiento por parte del constructor de lo establecido en el numeral 9.5.3.2.5. Requisitos de certificación de la aeronave:* Documentar su trabajo en un cuaderno o libro de registro de fabricación, usando fotografías tomadas en cada una de las etapas de construcción o ensamble de las secciones de los grupos principales de la aeronave (estructura, alas, motor, hélice, etc...); dibujos o las figuras de los manuales de ensamble en caso de kits.
* Si la aeronave ha sido construida con planos o «kits” y el vendedor proporcionó un manual de construcción deberán seguirse las instrucciones de dicho manual.
 |  |  |  |
| 7 | La placa de identificación es incombustible (a prueba de fuego), y lleva detallado al menos: *• Nombre del constructor • Designación de Marca • Designación de modelo • El Número de serie de fabricación • Año de fabricación* (*RAC 9.5.3.2.5 literal c)* |  |  |  |
| 8 | La matrícula está instalada en una ubicación externa apropiada según RAC 20. |  |  |  |
| 9 | Las matrículas están ubicadas y pintadas según lo establecido en RAC 20. |  |  |  |
| 10 | La palabra Experimental exhibida, mide como mínimo 10 cm. y está en la ubicación apropiada según RAC 20. |  |  |  |
| 11 | Placa de advertencia para pasajeros (no requerida para aeronaves de una sola silla), ubicada de tal manera que pueda ser vista por todos los ocupantes, con el siguiente texto: “ESTA AERONAVE ES DE CATEGORÍA EXPERIMENTAL Y FUE CONSTRUIDA POR AFICIONADO. NO CUMPLE CON LA REGLAMENTACIÓN DE SEGURIDAD PARA UNA AERONAVE CON CERTIFICADO TIPO”. (RAC 9.5.3.2.5 literal d) |  |  |  |
| 12 | Se realizó el peso y balance de la aeronave y se encuentra dentro de los límites de diseño. (RAC 9.5.3.2.5 literal e) |  |  |  |
| 13 | Los placares (marcas y avisos) de la aeronave, se referenciaran en el manual de vuelo propuesto. |  |  |  |
| 14 | Todos los instrumento de vuelo y de motor marcados adecuadamente según su uso. Se verifica contra lo descrito en el manual de vuelo propuesto de la aeronave.  |  |  |  |
| 15 | Marcas para: |  |  |  |
| 16 | Palanca de gases, “Abierta-Cerrada” o “Open-Close” |  |  |  |
| 17 | Calefacción del carburador, “Tirar” o “Pull”  |  |  |  |
| 18 | Flaps Arriba-Abajo, (grados). |  |  |  |
| 19 | Compensador aerodinámico (TRIM TAB), timón de dirección a la izquierda /a la derecha, neutral. |  |  |  |
| 20 | Mezcla- “Rica- Empuje” o “Rich- Push” |  |  |  |
| 21 | Interruptor de bomba de combustible, “prendida” o “ON” |  |  |  |
|  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |
|  | **Observaciones y/o discrepancias:** |

1. INTERIOR DE CABINA

|  |
| --- |
| (\*) Ítem satisfactorio (S), No satisfactorio (NS) o (N/A) para No AplicaSe deja espacio libre si requiere adicionar algún ítem adicional. Si existe alguna aclaración o reporte, referencie el ítem en la casilla al final de ” Observaciones y/o discrepancias” |
| Ítem |   | (S) | (NS) | (N/A) |
| 1 | Los cinturones de seguridad funcionan e inclinación se encuentra ligeramente hacia atrás. (Si han optado por el cumplimiento de un TSO, se presentó evidencia de ello) |  |  |  |
| 2 | Los arneses de hombro funcionan y el ángulo es de –5 a + 30 grados. |  |  |  |
| 3 | Los puntos de amarre del cinturón de seguridad están firmes, no hay interferencia. |  |  |  |
| 4 | Los puntos de amarre del arnés de hombro están firmes, no hay interferencia. |  |  |  |
| 5 | Las sillas y los rieles de las sillas están aceptables, los topes se encuentran en la parte trasera de los rieles. |  |  |  |
| 6 | Las condiciones ergonómicas son satisfactorias.*La ergonomía analiza la interacción entre el ser humano y otros elementos de un sistema con el objetivo de promover el bienestar humano y el rendimiento del sistema.* |  |  |  |
| 7 | Los placares (marcas y avisos) de la aeronave en la cabina, son los referenciados en el manual de vuelo propuesto. |  |  |  |
|  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |
|  | **Observaciones y/o discrepancias:** |

1. INSTRUMENTOS Y EQUIPOS REQUERIDOS

|  |
| --- |
| (\*) Ítem satisfactorio (S), No satisfactorio (NS) o (N/A) para No AplicaSe deja espacio libre si requiere adicionar algún ítem adicional. Si existe alguna aclaración o reporte, referencie el ítem en la casilla al final de ” Observaciones y/o discrepancias” |
| Ítem |  | (S) | (NS) | (N/A) |
| 1 | El ELT cumple con TSO- C126 y está apropiadamente instalado, con fecha vigente de la batería, con interruptor remoto y registrado RAC 8337-7 en la base de datos del SAR. Si correspondiese.4.2.2.4. TRANSMISOR LOCALIZADOR DE EMERGENCIA (ELT). Literal f) Aeronaves experimentales de ensamblaje (Kit o diseñadas y fabricadas por aficionados) mientras ejecuten vuelos de prueba que no impliquen vuelo de crucero. |  |  |  |
| 2 | Indicador de cantidad de combustible contenida para cada depósito (visible para el piloto) y Se identifica el tipo de combustible.Indicador en galones? (1 galón USA equivale aproximadamente a 3,8 litros): \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ Cantidad de combustible en cada tanque, ha sido registrada. |  |  |  |
| 3 | RAC 4.2.2.3. Requisitos de instrumentos y equipo para aeronaves civiles con un certificado de aeronavegabilidad estándar expedido en la república de Colombia.Requerimientos de VFR diurno:Indicador de velocidad del aire; Altímetro, Indicador de dirección magnética (Brújula), Un tacómetro para cada motor, Un medidor de presión de aceite para cada motor que use sistema de presión, Un medidor de temperatura para cada motor refrigerado por líquido, Un medidor de temperatura de aceite para cada motor refrigerado por aire, Medidor de presión del múltiple de admisión (manifold) para cada motor recíproco, Un medidor de cantidad de combustible en cada tanque, Un sistema de radiocomunicación de doble vía VHF, Un equipo ATC transponder ( numeral 4.2.2.8. de los RAC)*Nota: Todos los instrumentos deben estar marcados con intervalos de líneas verdes / rojas. El indicador de presión de admisión, inexistente en aviones con hélice de paso fijo, informa al piloto de la potencia del motor: a mayor presión más potencia.* |  |  |  |
| 4 | Para aeronaves con tren retráctil, indicador de tren arriba/ abajo. |  |  |  |
| 5 | Requerimientos VFR nocturnos. (Adicional a lo requerido en VFR diurno)Luces de posición aprobadas, Un sistema de luces anticolisión aprobadas de aviación rojas o blancas, Una luz eléctrica de aterrizaje, Una fuente adecuada de energía eléctrica para los equipos eléctricos y de radio, Un juego de fusibles de repuesto o tres fusibles de repuesto de cada clase requeridos, que sean accesibles al Piloto durante el vuelo, Iluminación para todos los instrumentos de vuelo y demás equipos que sean esenciales para la operación de la aeronave, Luces en todos los compartimientos de pasajeros, Una linterna eléctrica para cada uno de los puestos de los integrantes de la tripulación, Un indicador de velocidad vertical (Variometro). |  |  |  |
| 6 | Requerimientos IFR, (Adicional a lo requerido para VFR diurno y nocturno).Un sistema adicional de radio comunicaciones de doble vía y los equipos de navegación apropiados para las rutas a ser operadas, Un indicador giroscópico de viraje, Un indicador de deslizamiento/derrape (slip-skid ó palo y bola), Un altímetro sensitivo ajustable por presión barométrica, Un generador o alternador con la capacidad adecuada, Un indicador giroscópico de inclinación y cabeceo (horizonte artificial), Un indicador giroscópico de dirección (giro direccional o su equivalente). |  |  |  |
| 7 | Un reloj que indique horas, minutos y segundos, con manecilla indicadora de segundos o en presentación digital. |  |  |  |
| 8 | Indicador de vacío, si los instrumentos giroscópico son accionados por vacío, o voltiamperímetro si son accionados eléctricamente |  |  |  |
| 9 | Tubo pitot calefaccionado. |  |  |  |
| 10 | Generador o alternador. |  |  |  |
| 11 | Fuente de presión estática alterna. |  |  |  |
| 12 | Tipo y dimensiones de los cables son los apropiados para resistir las cargas; las conexiones son sólidas, y están debidamente sujetados. |  |  |  |
| 13 | Todos los sistemas instalados operan según el propósito de su diseño. |  |  |  |
|  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |
|  | **Observaciones y/o discrepancias:** |

1. SISTEMA ELÉCTRICO

|  |
| --- |
| (\*) Ítem satisfactorio (S), No satisfactorio (NS) o (N/A) para No AplicaSe deja espacio libre si requiere adicionar algún ítem adicional. Si existe alguna aclaración o reporte, referencie el ítem en la casilla al final de ” Observaciones y/o discrepancias” |
| Ítem |  | (S) | (NS) | (N/A) |
| 1 | Batería y Sistema Eléctrico, medidas adecuadas y anclajes adecuados. |  |  |  |
| 2 | Interruptores marcados para su operación y correctamente conectados. |  |  |  |
| 3 | Disyuntores y fusible identificados por valor y función, correctamente conectados. |  |  |  |
| 4 | Puesta a masa de la batería a la estructura, conectada adecuadamente. |  |  |  |
| 5 | Amperímetro. |  |  |  |
| 6 | Voltímetro. |  |  |  |
| 7 | Luces de Aterrizaje/Posición correctamente conectadas. |  |  |  |
| 8 | Luces de cabina / Iluminación de instrumentos correctamente conectadas. |  |  |  |
| 9 | Caja de la Batería y batería están montadas en forma segura. |  |  |  |
| 10 | La Batería tiene ventilación externa |  |  |  |
|  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |
|  | **Observaciones y/o discrepancias:** |

1. AVIÓNICA

|  |
| --- |
| (\*) Ítem satisfactorio (S), No satisfactorio (NS) o (N/A) para No AplicaSe deja espacio libre si requiere adicionar algún ítem adicional. Si existe alguna aclaración o reporte, referencie el ítem en la casilla al final de ” Observaciones y/o discrepancias” |
| Ítem |  | (S) | (NS) | (N/A) |
| 1 | Antenas correctamente instaladas, los soportes / placas de refuerzo son los apropiados (si aplican). |  |  |  |
| 2 | Cable coaxial asegurado con juego suficiente para evitar desconexión |  |  |  |
| 3 | Aviónica y ventiladores de refrigeración montados firmemente. |  |  |  |
| 4 | Baterías auxiliares equipos de aviónica, apropiadamente aseguradas y conectadas. |  |  |  |
| 5 | Aparatos de aviónica correctamente conectados, y funcionando: |  |  |  |
| 6 | Equipos de comunicación: (Referenciar los Equipos y P/N instalados) |  |  |  |
| 7 | Equipos de Navegación: (Referenciar los Equipos y P/N instalados) |  |  |  |
| 8 | Equipos de Vigilancia: (Referenciar los Equipos y P/N instalados) |  |  |  |
| 9 | Misceláneos: (Referenciar los Equipos y P/N instalados) |  |  |  |
| 10 | ELT, Transmisor Localizador de Emergencia (RAC 4.2.2.4) |  |  |  |
|  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |
|  | **Observaciones y/o discrepancias:** |

1. SISTEMA DE COMBUSTIBLE

|  |
| --- |
| (\*) Ítem satisfactorio (S), No satisfactorio (NS) o (N/A) para No AplicaSe deja espacio libre si requiere adicionar algún ítem adicional. Si existe alguna aclaración o reporte, referencie el ítem en la casilla al final de ” Observaciones y/o discrepancias” |
| Ítem |  | (S) | (NS) | (N/A) |
| 1 | Las tapas de las bocas de carga de los tanques de combustible ajustan bien y hay ventilación en todos los tanques. |  |  |  |
| 2 | Drenajes de combustible instalados en la parte inferior del tanque y en el punto más bajo del sistema de combustible. |  |  |  |
| 3 | Sistema de ventilación de combustible sin dobleces que podrían bloquear la ventilación. |  |  |  |
| 4 | 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). |  |  |  |
| 5 | Recorrido de la tubería de combustible, material y diámetro adecuado para el suministro de combustible. |  |  |  |
| 6 | Filtro de combustible funcionando y fijado. |  |  |  |
| 7 | Tuberías de combustible protegidas contra rozamiento y aseguradas. |  |  |  |
| 8 | El recorrido de las tuberías de combustible evita zonas de temperatura elevada. |  |  |  |
| 9 | La cantidad de combustible contenida en cada depósito se muestra al piloto mediante unos indicadores en el panel de la cabina de pilotos. |  |  |  |
| 10 | Si se cuenta con Primer esta accesible e indicado para el piloto. (Motores de inyección N/A) |  |  |  |
| 11 | Una bomba accionada eléctricamente por el piloto mediante un interruptor en la cabina es accesible y está identificado. |  |  |  |
| 12 | La presión del sistema de combustible se muestra mediante un indicador en el panel de cabina de pilotos. |  |  |  |
|  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |
|  | **Observaciones y/o discrepancias:** |

1. TREN / RUEDA / FRENO / SISTEMA DE FRENOS

|  |
| --- |
| (\*) Ítem satisfactorio (S), No satisfactorio (NS) o (N/A) para No AplicaSe deja espacio libre si requiere adicionar algún ítem adicional. Si existe alguna aclaración o reporte, referencie el ítem en la casilla al final de ” Observaciones y/o discrepancias” |
| Ítem |  | (S) | (NS) | (N/A) |
| 1 | Condiciones generales del Sistema y sus componentes.  |  |  |  |
| 2 | Tren Retráctil - funcionamiento – Lista de chequeo. |  |  |  |
| 3 | Ensayo de extensión del tren en emergencia. |  |  |  |
| 4 | Funcionamiento indicación en cabina. |  |  |  |
| 5 | Distancia en los alojamientos de las ruedas. |  |  |  |
| 6 | Recorrido de la tubería de sistema de frenos, depósito, bombas. |  |  |  |
| 7 | Seguridad de la instalación de Freno y Ruedas. |  |  |  |
| 8 | Ruedas separadas del carenado o montantes, incluyendo separación del guarda-barros, sin bloqueo. |  |  |  |
| 9 | El carenado de las ruedas está firme / seguro. |  |  |  |
| 10 | Resorte de cola seguro, bien diseñado y separado del timón de dirección. |  |  |  |
|  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |
|  | **Observaciones y/o discrepancias:** |

1. SUPERFICIES DE MANDO Y CONTROL

|  |
| --- |
| (\*) Ítem satisfactorio (S), No satisfactorio (NS) o (N/A) para No AplicaSe deja espacio libre si requiere adicionar algún ítem adicional. Si existe alguna aclaración o reporte, referencie el ítem en la casilla al final de ” Observaciones y/o discrepancias” |
| Ítem |  | (S) | (NS) | (N/A) |
| 1 | Límites Recomendados por los Diseñadores: Este plano mide\_\_\_\_\_\_\_\_\_ |  |  |  |
| 2 | Recorrido ascendente del alerón:Grados / mm. Grados / mm. |  |  |  |
| 3 | Recorrido descendente del alerón:Grados / mm. Grados / mm. |  |  |  |
| 4 | Recorrido ascendente del timón de profundidad.Grados / mm. Grados / mm. |  |  |  |
| 5 | Recorrido descendente del timón de profundidad.Grados / mm. Grados / mm. |  |  |  |
| 6 | Timón de Dirección(Rudder):Deflexión máxima: Grados / mm. (Izq. - Der). |  |  |  |
| 7 | Flaps, grados definidosGrados / mm: |  |  |  |
|  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |
|  | **Observaciones y/o discrepancias:** |

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

|  |
| --- |
| (\*) Ítem satisfactorio (S), No satisfactorio (NS) o (N/A) para No AplicaSe deja espacio libre si requiere adicionar algún ítem adicional. Si existe alguna aclaración o reporte, referencie el ítem en la casilla al final de ” Observaciones y/o discrepancias” |
| Ítem |  | (S) | (NS) | (N/A) |
| 1 | Condición del recubrimiento, ondulaciones, remaches, etc. |  |  |  |
| 2 | Estabilizador vertical por movimiento y condición. |  |  |  |
| 3 | Conjunto timón de profundidad por movimiento y condición. |  |  |  |
| 4 | Funcionamiento del compensador aerodinámico (trim tab), sin bloqueo, estructura adecuada para evitar vibración. |  |  |  |
| 5 | Limitadores de desplazamiento. |  |  |  |
| 6 | Control de dispositivos de freno de los cables. |  |  |  |
| 7 | Contrapesos fijados correctamente. |  |  |  |
| 8 | Las puertas cierran y abren apropiadamente, marcaciones. |  |  |  |
| 9 | Ventanas fijadas y marcadas por distancia si se abren en vuelo. |  |  |  |
| 10 | Control de desprendimiento de emergencia de la cúpula marcado en rojo y fijado con dispositivo frenante. |  |  |  |
| 11 | Funcionamiento de los seguros de cabina y puertas |  |  |  |
|  |  |  |  |  |
|  | **Observaciones y/o discrepancias:** |

1. CONTROLES DE VUELO

|  |
| --- |
| (\*) Ítem satisfactorio (S), No satisfactorio (NS) o (N/A) para No AplicaSe deja espacio libre si requiere adicionar algún ítem adicional. Si existe alguna aclaración o reporte, referencie el ítem en la casilla al final de ” Observaciones y/o discrepancias” |
| Ítem |  | (S) | (NS) | (N/A) |
| 1 | Tensión apropiada de los cables / Sistema de Varillas |  |  |  |
| 2 | Cables fijados con dispositivos de freno (barriletes) |  |  |  |
| 3 | Distancia entre los controles/ no debe haber interferencias con elementos de la cabina. |  |  |  |
| 4 | Dirección correcta de comandos. |  |  |  |
| 5 | Libertad de movimiento. |  |  |  |
| 6 | Está todo bien asegurado. |  |  |  |
|  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |
|  | **Observaciones y/o discrepancias:** |

1. MOTOR

|  |
| --- |
| (\*) Ítem satisfactorio (S), No satisfactorio (NS) o (N/A) para No AplicaSe deja espacio libre si requiere adicionar algún ítem adicional. Si existe alguna aclaración o reporte, referencie el ítem en la casilla al final de ” Observaciones y/o discrepancias” |
| Ítem | Fabricante Motor:\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_Modelo del Motor:\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_S/N Motor:\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ | (S) | (NS) | (N/A) |
| 1 | Compresión del motor en historial: 1= ------ 2= --------- 3= ---------- 4= ---------  |  |  |  |
| 2 | Cables de la palanca del acelerador fijados y deslizan correctamente. |  |  |  |
| 3 | Espacios libres en compartimentos de motores |  |  |  |
| 4 | Control de calefacción del carburador, en operación. |  |  |  |
| 5 | Control de mezcla, rica / pobre |  |  |  |
| 6 | Recorrido de la manguera de combustible para evitar calentamiento y torceduras (preferentemente con camisa resistente al fuego) |  |  |  |
| 7 | Filtro de combustible con cableado de seguridad (frenado adecuadamente) |  |  |  |
| 8 | Diámetro de la manguera de combustible suficiente para abastecimiento. |  |  |  |
| 9 | Material apropiado de las mangueras de aceite y combustible |  |  |  |
| 10 | Manguera del sistema refrigeración de aceite. |  |  |  |
| 11 | Mando de la hélice. Funcionan correctamente; tuberías apropiadas. |  |  |  |
| 12 | Pared de fuego sin orificios. |  |  |  |
| 13 | Estado de bancada del motor, sin grietas. |  |  |  |
| 14 | Alternador, correas, accesorios apropiadamente instalados. |  |  |  |
| 15 | Material apropiado de las mangueras con calefacción. |  |  |  |
| 16 | Diseño de calefacción minimiza las posibilidades de envenenamiento por monóxido de carbono |  |  |  |
| 17 | Las placas deflectoras están correctas. |  |  |  |
| 18 | Todos los cables eléctricos y de encendido están correctos. |  |  |  |
| 19 | Capot del motor seguro. |  |  |  |
| 20 | Registros de Mantenimiento del motor. |  |  |  |
|  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |
|  | **Observaciones y/o discrepancias:** |

1. HÉLICE

|  |
| --- |
| (\*) Ítem satisfactorio (S), No satisfactorio (NS) o (N/A) para No AplicaSe deja espacio libre si requiere adicionar algún ítem adicional. Si existe alguna aclaración o reporte, referencie el ítem en la casilla al final de ” Observaciones y/o discrepancias” |
| Ítem | Fabricante Hélice:\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_Modelo de la Hélice:\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_S/N Hélice:\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ | (S) | (NS) | (N/A) |
| 1 | Marcas (defectos) en la hélice |  |  |  |
| 2 | Bulones de seguridad de medida suficiente y frenados. |  |  |  |
| 3 | Bulones terqueados adecuadamente y frenados. |  |  |  |
| 4 | Motor sin perno, longitud adecuada |  |  |  |
| 5 | Despeje de hélice en tierra en actitud de despegue. |  |  |  |
| 6 | Estado del Governador. |  |  |  |
| 6 | Estado cono de la hélice (Spinner). |  |  |  |
| 7 | La trayectoria de la hélice se encuentra dentro de las especificaciones |  |  |  |
| 8 | Registros de Mantenimiento de la hélice. |  |  |  |
|  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |
|  | **Observaciones y/o discrepancias:** |

1. 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.***

|  |
| --- |
| (\*) Ítem satisfactorio (S), No satisfactorio (NS) o (N/A) para No AplicaSe deja espacio libre si requiere adicionar algún ítem adicional. Si existe alguna aclaración o reporte, referencie el ítem en la casilla al final de ” Observaciones y/o discrepancias” |
| Ítem |  | (S) | (NS) | (N/A) |
| 1 | El motor arranca fácilmente |  |  |  |
| 2 | La presión del aceite sube rápidamente al nivel apropiado |  |  |  |
| 3 | La temperatura del aceite sale fría de la varilla de medición de nivel. |  |  |  |
| 4 | Verificación: todas las mediciones del tacómetro, indicador de presión, ------------ ------------ del rodaje, voltímetro del instrumento. |  |  |  |
| 5 | Registre todos los datos cinco minutos después del inicio |  |  |  |
| 6 | Funcionando la calefacción del carburador, la caída de las RPM es ------------ |  |  |  |
| 7 | Magneto derecho desconectado, la caída es ------------ |  |  |  |
| 8 | Magneto izquierdo desconectado, la caída es ----------- |  |  |  |
| 9 | Los indicadores de combustible están calibrados |  |  |  |
| 10 | Los controles de mezcla/mando/hélice funcionan |  |  |  |
| 11 | El corte de combustible funciona |  |  |  |
| 12 | No hay vibración anormal |  |  |  |
|  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |
|  | **Observaciones y/o discrepancias:** |

1. CONFORMIDAD CON LAS DIRECTIVAS DE AERONAVEGABILIDAD (AD)

|  |
| --- |
| (\*) Ítem satisfactorio (S), No satisfactorio (NS) o (N/A) para No AplicaSe deja espacio libre si requiere adicionar algún ítem adicional. Si existe alguna aclaración o reporte, referencie el ítem en la casilla al final de ” Observaciones y/o discrepancias” |
| Ítem |  | (S) | (NS) | (N/A) |
| 1 | Han sido cumplimentadas las AD aplicables del motor y cómo?(Adjuntar lista si fuese necesario) |  |  |  |
| 2 | Han sido cumplimentadas las AD aplicables de la hélice y cómo?(Adjuntar lista si fuese necesario) |  |  |  |
| 3 | Han sido cumplimentadas las AD aplicables de los equipos y cómo?(Adjuntar lista si fuese necesario) |  |  |  |
|  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |
|  | **Observaciones y/o discrepancias:** |

1. REQUISITOS EMISION DE PERMISO ESPECIAL DE VUELO

|  |
| --- |
| (\*) Ítem satisfactorio (S), No satisfactorio (NS) o (N/A) para No AplicaSe deja espacio libre si requiere adicionar algún ítem adicional. Si existe alguna aclaración o reporte, referencie el ítem en la casilla al final de ” Observaciones y/o discrepancias” |
| Ítem |  | (S) | (NS) | (N/A) |
| 1 | El RAC 8130-12 Declaración de construcción y/o ensamble e idoneidad para aeronaves experimentales está en su última revisión y debidamente diligenciado. |  |  |  |
| 2 | Las aeronaves experimentales, las de enseñanza de vuelo y las de trabajos aéreos especiales, indicarán el tipo de actividad (“EXPERIMENTAL”, “ENSEÑANZA”, “FUMIGACIÓN”, “FOTOGRAFIA”, “PUBLICIDAD” etc.) a ambos lados del fuselaje, en la parte inferior, entre las alas y la nariz de la aeronave, paralelas a las marcas de explotación si corresponde. La bandera mercante colombiana deberá colocarse ambos lados del fuselaje, en la nariz del avión y en el estabilizador vertical. |  |  |  |
| 3 | Formato correctamente diligenciado (4.4.1.20. Emisión de un permiso especial de vuelo), referenciando:*1. Propósito del vuelo 2. Itinerario previsto 3. La tripulación requerida para operar la aeronave y su equipamiento en forma adecuada y segura. 4. Los motivos (si existen) por los cuales la aeronave no cumple con los requisitos de aeronavegabilidad aplicables. 5. Cualquier restricción que el solicitante considere necesaria para la operación segura de la aeronave. 6. Cualquier otra información considerada necesaria por la UAEAC, para establecer limitaciones de operación.* Se enuncia adecuadamente el propósito (RAC 4.4.1.19. PERMISO ESPECIAL DE VUELO): *6. Toda otra ocasión que la UAEAC considere aplicable, dentro del concepto expresado. (Plan de Ensayos para certificar de Aeronavegabilidad una aeronave Experimental).*  |  |  |  |
| 4 | Se ha dejado evidencia suficiente por parte del constructor/ensamblador de las inspecciones que ha efectuado a la aeronave Experimental (4.4.1.20. Emisión de un permiso especial de vuelo):b*) La UAEAC puede realizar o requerir que el solicitante realice las inspecciones apropiadas o las pruebas necesarias para verificar la seguridad operativa de la aeronave* En la construcción/Ensamble se ha utilizado asistencia técnica, para que actividades. Se ha dejado suficiente evidencia de los trabajos efectuados y de las inspecciones realizadas?Se ha presentado evidencia de la competencia técnica, certificación o habilitación de la organización o persona que efectúa la asistencia técnica para la construcción del proyecto experimental? Registros de mantenimiento e inspecciones efectuadas al motor y la hélice. |  |  |  |
| 5 | Certificación de Trazabilidad de componentes clase I (Motor y hélice), si son certificados de Tipo. |  |  |  |
| 6 | Aceptación del Piloto de Prueba propuesto, por parte de la UAEAC. Revisión de las evidencias. Licencias y autonomía vigentes.  |  |  |  |
| 7 | Se presenta el Manual de Vuelo revisado por la UAEAC (para esta fase se acepta aprobación temporal) |  |  |  |
| 8 | Instrucciones de Aeronavegabilidad continuada (ICA, Referencia primera inspección). Para esta fase se acepta una aprobación temporal. |  |  |  |
| 9 | Certificado de Matricula vigente (Entregar copia) |  |  |  |
| 10 | Seguros vigentes para la aeronave (Entregar copia). |  |  |  |
|  |  |  |  |  |
|  | **Observaciones y/o discrepancias:** |

|  |
| --- |
| **PUNTOS IMPORTANTES**  |
| Nombre Inspectores de Seguridad Aérea  | 1.2.3. |
| Se emite PEV Si: \_\_\_\_\_\_ No:\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ Periodo:\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ No: \_\_\_\_\_\_; pendiente cumplimiento de observaciones y/o discrepancias arriba descritas. |
| Observaciones: ( documentos, que se verificaran en Inspección final Emisión del Certificado de Aeronavegabilidad Especial Experimental) |
| \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_**Firma Inspector que evaluó el proyecto (Líder)**  | **\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_**Firma Inspector que evaluó el proyecto (Especialista) | \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_Firma Inspector que evaluó el proyecto (Especialista)  | **Fecha (dd/mm/aaaa)** |

(\*) Una vez evaluado, también se pueden insertar las firmas digitales al documento y convertirlo a PDF, para no imprimirlo.

|  |
| --- |
| **EVIDENCIAS DE LA LISTA DE CHEQUEO:** |
|  |

|  |  |
| --- | --- |
| FASE II | CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDAD ESPECIAL |

**REGULACIONES RELACIONADAS**

20.2.4.2. Marca de Utilización. El uso o destino comercial o no comercial de las aeronaves de que trata esta Parte, está determinado por la letra que deberá aparecer a continuación de las marcas de matrícula, así: Aeronaves experimentales. Aeronaves construidas o ensambladas en el país, mientras se consideran con carácter experimental. Estas aeronaves además ostentarán en su fuselaje la palabra “EXPERIMENTAL.” Las aeronaves aquí indicadas en ningún caso podrán ser explotadas por empresas de servicios aéreos comerciales, ni podrán ejecutar trabajos aéreos o transportar pasajeros correo o carga por remuneración.

20.2.5.3. Marcas en aerodinos

20.2.5.3.1. Aeronaves de ala fija.

20.2.5.3.1.1. Alas. Las aeronaves de ala fija ostentarán, una sola vez, las marcas de nacionalidad y de matrícula en la cara inferior (intradós) del ala izquierda. A opción del explotador, podrán colocarse también en la cara superior (estrados) del ala derecha. Tales marcas irán seguidas de la marca de utilización cuando corresponda, separada por un espacio equivalente al que ocuparía uno de dichos caracteres y con sus mismas dimensiones. A opción del explotador, podrán colocarse las marcas de explotación en la cara superior del ala izquierda y en la cara inferior del ala derecha. Las marcas en las alas se colocarán, siempre que sea posible, a igual distancia de los bordes de ataque y de salida. La parte superior de las letras y números deberá orientarse hacia el borde de ataque.

20.2.5.3.1.2. Fuselaje o estructura equivalente y superficies verticales de cola. Las marcas de nacionalidad y matrícula, deberán aparecer a cada lado del fuselaje (o estructura equivalente) entre las alas y las superficies de la cola o en las mitades superiores de las superficies verticales de cola. Cuando se coloquen en una sola superficie vertical de cola, deberán aparecer en ambos lados; y si hay más de un plano vertical de cola, deberán aparecer en la cara de afuera de los planos exteriores. Tales marcas irán seguidas de la marca de utilización cuando corresponda, separada por un espacio equivalente al que ocuparía uno de los dichos caracteres y con sus mismas dimensiones. Las marcas de explotación, cuando correspondan, se colocarán a ambos lados del fuselaje, en la parte superior, entre las alas y la nariz de la aeronave. Las aeronaves experimentales, las de enseñanza de vuelo y las de trabajos aéreos especiales, indicarán el tipo de actividad (“EXPERIMENTAL”, “ENSEÑANZA”, “FUMIGACIÓN”, “FOTOGRAFIA”, “PUBLICIDAD” etc.) a ambos lados del fuselaje, en la parte inferior, entre las alas y la nariz de la aeronave, paralelas a las marcas de explotación si corresponde. La bandera mercante colombiana deberá colocarse ambos lados del fuselaje, en la nariz del avión y en el estabilizador vertical.

20.2.7. Dimensiones de las marcas. Las letras y números de cada grupo aislado de marcas, serán de la misma altura.

20.2.6.2. Aerodinos

20.2.6.2.1. Aeronaves de ala fija

20.2.6.2.1.1. Alas. La altura de las marcas de nacionalidad y de matrícula, en las alas, así como las de utilización y las de explotación cuando correspondan será, por lo menos de 50 cm.

20.2.6.2.1.2. Fuselaje y superficies verticales de cola. La altura de las marcas de nacionalidad y de matrícula en el fuselaje (o estructura equivalente) y en las superficies verticales de cola, así como las de utilización y de explotación cuando correspondan, será por lo menos de 30 cm.

La bandera mercante colombiana será de forma rectangular en proporciones de 15 de largo por 8 de alto.

Los caracteres de la descripción de actividad en las aeronaves experimentales y de trabajos aéreos, tendrán una altura mínima de 10 cm.

9.5.3.1. Requisitos de aeronavegabilidad. La UAEAC determinará los requisitos adicionales de aeronavegabilidad que deben cumplir las aeronaves de categoría experimental para obtener el Certificado de aeronavegabilidad según la actividad operacional a desarrollar, de acuerdo con lo estipulado en la Parte Cuarta del presente Reglamento y demás requisitos técnicos aplicables a la finalidad de cada caso.

|  |
| --- |
| (\*) Ítem satisfactorio (S), No satisfactorio (NS) o (N/A) para No AplicaSe deja espacio libre si requiere adicionar algún ítem adicional. Si existe alguna aclaración o reporte, referencie el ítem en la casilla al final de ” Observaciones y/o discrepancias” |
| Ítem |  | (S) | (NS) | (N/A) |
| 1 | El Equipo de Certificación efectuó al menos cuatro inspecciones a la aeronave experimental. Se efectuarán las inspecciones adicionales que se consideren necesarias para verificar la seguridad del producto. Dichas inspecciones podrán ser registradas en Actas de certificación, según sea el caso. Las inspecciones básicas que se efectuarán son: a) Inicial, al comienzo del proyecto, para verificar las instalaciones, equipamientos y herramientas del taller utilizado, y la procedencia y recepción del kit y/o materiales a utilizar en la construcción de la aeronave. b) Antes de que se proceda al recubrimiento de las partes estructurales principales del fuselaje, alas y estabilizadores, para revisar la estructura básica de la aeronave y todos sus herrajes. c) Antes de efectuar el primer vuelo. En este momento se define la zona de ensayos en vuelo y las limitaciones de operación apropiadas. d) Final, antes de expedir el Certificado de Aeronavegabilidad Especial en categoría Experimental, para fijar la configuración final de la aeronave, comprobar su estado y establecer las limitaciones de operación definitivas.  |  |  |  |
| 2 | El origen o especificación de materiales, partes, etc., usados en la fabricación de la aeronave, fueron presentados por el constructor a la UAEAC y se conserva todas las copias de las facturas y otros documentos de recepción de materiales (Trazabilidad). |  |  |  |
| 3 | Si se instala un motor o algún otro ítem con Certificado de Tipo o construido de acuerdo a un TSO, se verificó que en la documentación de la aeronave, se tiene evidencia del cumplimiento a todas las Directivas de Aeronavegabilidad (AD), emitidas por la autoridad de certificación del producto, aplicables a estos componentes. |  |  |  |
| 4 | El Equipo de Certificación del Grupo Técnico inspeccionó las instalaciones de los asistentes del proyecto (TAR, Empresas Aéreas o asesores) y verificar que las tareas que se efectúan en sus instalaciones cumplieron con la regla de la mayor porción. Las tareas de Asistencia Técnica por un TAR, Empresas Aéreas o Asesor, tales como recubrimientos interiores, tapicería, pintura, instalación de aviónica e instrumentos se completaron y documentaron. Estas no deben ser completadas personalmente por el constructor aficionado al igual que ensamble del motor, hélices, ruedas y sistemas de frenos: El Equipo de Certificación verificó las órdenes de trabajo generadas y el personal empleado.  |  |  |  |
| 5 | Se diligencio apropiadamente la Declaración De Construcción, en que se deje constancia de las responsabilidades del operador y/o constructor, establecidas en numeral IV. d) (Declaración de Idoneidad del Formato RAC 8130-12), y en donde se definen los propósitos de empleo de ella. |  |  |  |
| 6 | Certificación del estado de Aeronavegabilidad u operatividad de instrumentos y equipos electrónicos, firmado por un TAR o TARE certificado. |  |  |  |
| 7 | Formulario FIAA “Formato de Inspección Anual de Aeronave". |  |  |  |
| 8 | Bitácoras de aeronave, motor y hélice, según corresponda, indicando la categoría a EXPERIMENTAL. |  |  |  |
| 9 | Registro de cumplimiento de Directivas de Aeronavegabilidad (AD), emitidas por la autoridad de certificación, de los componentes de la aeronave que sean productos aeronáuticos certificados. Las directivas aplicables deberán ser cumplidas por un TAR o TARE certificado. |  |  |  |
| 10 | Sistema y plan de mantenimiento que se aplicará al Motor. El operador debe definir y presentar un sistema de mantenimiento que incluya las inspecciones a realizar y su periodicidad.  |  |  |  |
| 11 | Documento apropiado en que conste el pesaje realizado a la aeronave, indicando los procedimientos utilizados de peso y balance. Documento que determine los límites delantero y trasero del centro de gravedad. Plan de reemplazo para partes y componentes. El operador debe definir los componentes con vida límite y proponer plazos de reemplazo. Posición exacta de la placa a prueba de fuego de identificación del producto, el material de ésta y las leyendas incorporadas. Manual de Procedimientos de Mantenimiento. Donde se incluya las tarjetas de Servicio para efectuar inspecciones de 100 horas, o las inspecciones periódicas definidas en el plan de inspecciones. o) Tabla de reglaje y recorrido de comandos. |  |  |  |
| 12 | El solicitante efectuó Informe sobre el plan de ensayos en vuelo autorizado por el Equipo de Certificación, indicando sus resultados y determinando el rendimiento y las limitaciones de operación.  |  |  |  |
| 13 | El Inspector de Seguridad Aérea del Grupo de Operaciones analizó los resultados de los ensayos en vuelo. Las limitaciones de operación fueron evaluadas, definidas y documentadas en conjunto con el Grupo Técnico.Se incluyeron las limitaciones generales establecidas en el RAC 9.5.3.2.13. Todas estas limitaciones se establecieron en el certificado de Aeronavegabilidad. |  |  |  |
| 14 | Manual de Vuelo o Procedimientos de Operación (aprobación definitiva).  |  |  |  |
| 15 | Manual de Mantenimiento o Procedimientos de Aeronavegabilidad Continuada (aprobación definitiva).  |  |  |  |
| 16 | Copia del archivo virtual o libro de registro de fabricación, con toda la información de fabricación.  |  |  |  |
| 17 | Listado de componentes de la aeronave. Este debe indicar todos los equipos, accesorios, instrumentos y componentes que sean desmontables, señalando marca y modelo. Se le autorizará a volar en la configuración con que se construyó y fue ensayada. Cualquier cambio posterior de componentes puede constituirse en una alteración mayor y debería efectuarse según los procedimientos establecidos en los RAC. Plano de tres vistas y plano de configuración interna de la aeronave.  |  |  |  |
| 18 | Formatos RAC 8130-7 y RAC 8130-7-1 fueron diligenciados. |  |  |  |
| 19 | Verificar que en el sistema de la UAEAC no existan suspensiones asociadas a la matrícula de la aeronave. |  |  |  |
| 19 | Verificar la Licencia de Estación de radio según RAC 4.14.1.11.2 |  |  |  |
| 20 | Verificar Pago del Fan por expedición certificado de Aeronavegabilidad |  |  |  |
| 21 | Verificar otros antecedentes o documentos que hayan determinado como requisito el Equipo de Certificación. |  |  |  |
|  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |
|  | **Observaciones y/o discrepancias:** |

|  |
| --- |
| **PUNTOS IMPORTANTES**  |
| Nombre Inspectores de Seguridad Aérea  | 1.2.3. |
| Se emite CAE Si: \_\_\_\_\_\_ No:\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ Vigencia:\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ No: \_\_\_\_\_\_; pendiente cumplimiento de observaciones y/o discrepancias arriba descritas. |
| Observaciones: ( Limitaciones de Operación definidas) |
| \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_**Firma Inspector que evaluó el proyecto (Líder)**  | **\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_**Firma Inspector que evaluó el proyecto (Especialista) | \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_Firma Inspector que evaluó el proyecto (Especialista)  | **Fecha (dd/mm/aaaa)** |

(\*) Una vez evaluado, también se pueden insertar las firmas digitales al documento y convertirlo a PDF, para no imprimirlo.

|  |
| --- |
| **EVIDENCIAS DE LA LISTA DE CHEQUEO:** |
|  |