



CURSO DE LAR 21 CERTIFICACION DE AERONAVES Y COMPONENTES DE AERONAVES

Modulo 8 – Certificado de Aeronavegabilidad

14/09/12

Buenos Aires - Argentina

Objetivo Modulo VIII



Al termino del modulo los participantes estarán familiarizados con:

Con la aplicación de los requisitos y procedimientos para emitir el primer certificado de aeronavegabilidad y los certificados de aeronavegabilidad recurrentes o renovación.

Generalidades

El convenio de Chicago y el LAR 21 establecen que una aeronave utilizada en navegación aérea debe poseer un Certificado de Aeronavegabilidad emitido por la AAC de matrícula.

Una aeronave es elegible para un Certificado de Aeronavegabilidad si:

- ✓ Posee un Certificado de Tipo emitido o convalidado por el estado de matrícula.
- ✓ Está inscrita en el registro público de aeronaves del estado.
- ✓ Cumple con los requisitos del lar 21 para la emisión del CA.
- ✓ Está en condiciones de operación segura.
- ✓ Si es importada debe poseer un Certificado de Aeronavegabilidad para Exportación o aprobación equivalente otorgada por la AAC de exportación.

Para la emisión del CA la AAC tiene la responsabilidad de efectuar las verificaciones necesarias prescriptas en el LAR 21.

Generalidades

El LAR 21.800 establece los requisitos para emisión o convalidación de un certificado de aeronavegabilidad, por otra parte el LAR 21.805 establece que es elegible para esta certificación el propietario u operador de una aeronave matriculada en el estado o en proceso de matriculación.

Debe aclararse que hay estados donde sus leyes y reglamentos permiten operar en transporte aéreo y/o servicios aéreos a una aeronave con matrícula de otro estado, en este caso es aplicable la convalidación del certificado de aeronavegabilidad del estado de matrícula.

En este caso se debe tener presente lo siguiente:

La responsabilidad de la aeronavegabilidad continuada es la AAC del estado de matrícula (salvo delegación de responsabilidades).

El mantenimiento debe efectuarse en una OMA aprobada por la AAC de matrícula.

A los efectos de la convalidación del certificado de aeronavegabilidad otorgado por la AAC de matrícula la aeronave debe cumplir con todas las condiciones de este capítulo para la emisión de un certificado de aeronavegabilidad en la categoría de que se trate.

Clasificación (LAR 21.815)

Certificado de Aeronavegabilidad

Certificados de Aeronavegabilidad Estándar

Se emiten para la operación de aeronaves categoría:

- Normal.
- Utilitaria.
- Acrobática.
- Commuter.
- Transporte.
- Especial.
- Incluye globos libres tripulados

Incluye Aeronaves:

- Fabricadas bajo CP (LAR 21.825(a)).
- Fabricadas bajo CT solamente (LAR 21.825(b)).
- Aeronaves importadas con CT Convalidado (LAR 21.825(c)).
- Aeronaves usadas y excedentes de las fuerzas de seguridad del estado de matricula (LAR 21.825(d)).

Certificados de Aeronavegabilidad Especiales

Experimentales se otorgan con el propósito de (LAR 21.855):

- Investigación y desarrollo.
- Demostración de cumplimiento de requisitos de diseño.
- Entrenamiento de tripulación.
- Exhibición.
- Competencias aéreas.
- Estudios de mercado.
- Operación de aeronave construida por aficionado.
- Operación de aeronaves ensambladas de kit.

Permiso Especial Vuelo se otorgan con el propósito de (LAR 21.870):

- Traslado al lugar, de mantenimiento, reparaciones, alteraciones, hangaraje.
- Entrega al comprador extranjero.
- Evacuación de zonas peligrosas.
- Vuelos de demostración a compradores.
- Traslado a una OMA para aplicación de una directriz de aeronavegabilidad

Emisión de CA para aeronaves categoría restringida (LAR 21.845), se emiten para:

- Aeronaves fabricadas bajo CP o bajo CT solamente (LAR21.845(a))
- Aeronaves usadas (LAR 21.845(b)).
- Aeronaves importadas (LAR 218 (c)).

Los propósitos especiales (LAR 21.145(b)):

- Agrícola.
- Conservación de flora y fauna –
- relevamiento aéreo.
- Inspección de oleoductos, líneas eléctricas, canales, etc.
- Control meteorológico.
- Propaganda aérea.
- Cualquier otra operación especial aprobada por la AAC.

Enmiendas al Certificado de Aeronavegabilidad (LAR 21.820)

Cuando fuere necesario alterar cualquier información del CA la AAC del estado de matricula emite un nuevo CA sustituyendo el anterior.

Un CA Estándar o especial puede ser modificado cuando:

- ✓ Si por incorporación de un CTS o enmienda al CT cambia la categoría de la aeronave.
- ✓ Ocurran cambios en las limitaciones de la aeronave.
- ✓ Cambios en el propósito de operación de una aeronave con CA especial.
- ✓ Se haya alterado el modelo transformándolo en otro por el fabricante, en este caso debe modificarse el CA, el Certificado de matricula y la placa de identificación de la aeronave.

La emisión de un nuevo CA efectuará después de las inspecciones y ensayos que la AAC considere necesarios.

En caso de transformación por el fabricante a un nuevo modelo, debe haber una nueva placa de identificación con los datos de la anterior y los nuevos o dos placas (vieja y nueva). Esto a los efectos de la trazabilidad de los registros.

Emisión del Certificado de Aeronavegabilidad Estándar (LAR 21.825) – Conceptos Básicos

Certificación Inicial

Se refiere a la emisión del primer certificado de aeronavegabilidad; dentro de los contemplados en la certificación inicial se encuentran los productos (nuevos o usados), a los cuales la AAC del estado nunca le haya emitido un CA, por ejemplo:

- ✓ Aeronaves militares convertidas a civiles.
- ✓ Aeronaves ensambladas de componentes excedentes de producción.
- ✓ Aeronaves que hayan recibido un CA y que se presentan para certificación en otra categoría o clasificación. Por ejemplo CA especial a CA Estándar.

Revalidación de Certificación

Consiste en la emisión de un nuevo CA e incluye la sustitución o modificación del CA vigente, por ejemplo:

- ✓ Cuando el CA haya sido cancelado o expirado su vigencia.
- ✓ Cuando haya cambio en las limitaciones de operación.
- ✓ Emisión de un CA estándar para una aeronave que ha poseído antes CA de otro tipo.

Emisión de un Certificado de Aeronavegabilidad Múltiple (LAR 21.850)

El solicitante de un certificado de aeronavegabilidad para una aeronave en categoría restringida y en una o más categorías, debe demostrar que cumple con los requisitos de cada una de las categorías, para ello la AAC debe:

Determinar que las instrucciones para el cambio de una categoría a otra sean las adecuadas.

Determinar si se necesitan inspecciones de aeronavegabilidad cuando se realice la conversión de una categoría a otra.

Si la hoja de datos técnicos incluye la categoría normal y restringida, y si el peso máximo es mayor y las limitaciones de operación son distintas que la categoría normal, la aeronave no es elegible para operación en categoría normal, si operó primero en categoría restringida, a menos que:

- ✓ La hoja de datos técnicos indique que la aeronave es elegible para Categoría Normal después de haber operado dentro de las limitaciones de la categoría restringida.
- ✓ Sea expresamente aprobada por la AAC.

Cuando se solicita inicialmente un CA múltiple, por ejemplo restringido y estándar, la AAC debe seguir un procedimiento combinado

Procedimiento para Emisión de un Certificado de Aeronavegabilidad

Responsabilidades de la AAC

La AAC responsable de la emisión del certificado de aeronavegabilidad estándar (también válido para otras categorías) debe dar cumplimiento al IAR 21.825(c) (4), que establece que debe inspeccionar la aeronave para **verificar** que cumple con los requisitos adecuados y está en **condición de operación segura**.

Para ello la AAC debe establecer un procedimiento idóneo, que básicamente debe contemplar diversos aspectos y que consta de las siguientes fases:

1º FASE

Recepción y análisis de solicitud – FORM SRVSOP-F8-MIA

2º FASE

- Análisis de la documentación de la aeronave detallada en listado 1
- Una guía para el inspector es la lista de verificación SRVSOP-LV22-MIA.
- También se determina el status legal de la aeronave.

3º FASE

Inspección Física - efectuando las verificaciones físicas y documentales detalladas en listado 2

4º FASE

Ensayos Funcionales de Sistemas y Equipos (si la AAC los considera necesarios).

5º FASE

Vuelos de Verificación (si la AAC los considera necesarios)

6º FASE

Apertura de historiales y emisión del Certificado de Aeronavegabilidad (FORM SRVSOP XXX). Este certificado debe ser emitido por el inspector designado a cargo de las inspecciones.

Procedimiento para Emisión de un Certificado de Aeronavegabilidad

Responsabilidades del Solicitante

- ✓ Presentar la solicitud de acuerdo a lo prescrito por el LAR 21.810.
- ✓ Presentar la documentación legal de la aeronave.
- ✓ Inscribir la aeronave en registro público del estado (matricular).
- ✓ Presentar el informe de aeronave (algunas AAC lo requieren).
- ✓ Poner la aeronave y medios técnicos y humanos a disposición de la AAC para efectuar las verificaciones establecidas en los procedimientos.
- ✓ Presentar a la AAC la documentación del listado 1 para el análisis documental por parte de la AAC.
- ✓ Subsanan todas las discrepancias o faltante de documentación.
- ✓ Poner a disposición de la AAC todos los registros pertinentes durante la inspección física.
- ✓ Subsanan todas las no conformidades determinadas por los inspectores.
- ✓ Instalar todos los equipos requeridos por los requisitos operativos del estado.
- ✓ Si existen no conformidades en la instalación de equipos o reparaciones estas deben subsanarse ya sea desmontando y cambiando equipos o retrabajando.
- ✓ Prestar colaboración en los chequeos funcionales de sistemas y equipos.
- ✓ Efectuar el vuelos de verificación.

Nota: El procedimiento para la emisión de un Certificado de Aeronavegabilidad es el mismo cualquiera sea clasificación del Certificado o Tipo de Aeronave, el que aquí se describe es para una aeronave de transporte, obviamente con las simplificaciones del caso.

Vigencia de los Certificados de Aeronavegabilidad (LAR 21.830)

A menos que sea devuelto por su poseedor, suspendido o cancelado un certificado de aeronavegabilidad se mantiene válido hasta:

Certificado de Aeronavegabilidad Estándar: por el período de tiempo especificado en el mismo, siempre que la aeronave se mantenga de acuerdo a los LAR aplicables y el certificado de matrícula sea válido.

Permiso Especial de Vuelo: por el periodo especificado en el mismo.

Certificado de Aeronavegabilidad Restringido: por el periodo especificado en el mismo.

Certificado Experimental: por una año a menos que un periodo menor se haya establecido.

Transferencia (LAR 21.835)

El Certificado de Aeronavegabilidad se transfiere con la propiedad de la aeronave mientras esta mantenga su matrícula.

Limitaciones

Normalmente adjunto a un Certificado de Aeronavegabilidad Especial se emiten las limitaciones de operación las cuales son parte integrante del certificado y deben estar adosadas al mismo.

Estas limitaciones las fija la AAC estando en concordancia con el propósito y particularidad de la operación. Así por ejemplo en los restringidos debe hacerse mención a las limitaciones prescriptas en el LAR 91.135



Preguntas?

ICAO

Uniting Aviation on

Safety | Security | Environment

Buenos , Aires

17 al 21 de septiembre de 2012



Emisión de Certificado de Aeronavegabilidad Estándar

- (a) Aeronave nueva fabricada en el Estado por el poseedor de un certificado de producción: el solicitante de un certificado de aeronavegabilidad estándar para una aeronave nueva, producida en el Estado bajo un certificado de producción, tiene derecho a ese certificado si cumple lo establecido en las secciones 21.840 y está matriculada. Sin embargo la AAC del Estado se reserva el derecho a inspeccionar la aeronave para verificar su conformidad con el diseño de tipo y si está en condiciones operación segura.
- (b) Aeronave nueva producida en el Estado bajo un certificado de tipo solamente: el solicitante de un certificado de aeronavegabilidad de una aeronave nueva producida en el Estado bajo un certificado de tipo solamente, tiene derecho a ese certificado si satisface las exigencias previstas en la sección 21.840, estar matriculada y si el poseedor del certificado de tipo proporciona la declaración de conformidad prevista en la sección 21.630 y la AAC del Estado considera, después de inspeccionar a la aeronave, que la misma está conforme con el diseño de tipo y esta en condiciones de operación segura.
- (c) Aeronaves importadas: el solicitante de un certificado de aeronavegabilidad estándar para una aeronave importada tiene derecho a este certificado si:
 - (1) La aeronave satisface las exigencias previstas en la sección 21.840 y estar matriculada,
 - (2) la aeronave cumple con la sección 21.155,
 - (3) la aeronave posee un certificado de aeronavegabilidad u otro documento de transferencia de aeronavegabilidad para exportación, emitido por la AAC del Estado exportador, y
 - (4) después de inspeccionar la aeronave, la AAC del Estado de matrícula considera que la misma está conforme con sus requisitos adecuados de aeronavegabilidad y presenta condiciones de operación segura.



- (d) Aeronave usadas y excedentes de las fuerzas armadas del Estado: el solicitante de un certificado de aeronavegabilidad estándar para una aeronave usada o excedente de las fuerzas armadas del estado tendrá derecho a dicho certificado si:
- (1) Demuestra a la AAC del Estado que la aeronave cumple con los requisitos adecuados de aeronavegabilidad, y tiene cumplidas las Directivas de Aeronavegabilidad aplicables;
 - (2) la aeronave (excepto aeronave certificada como experimental), a la que con anterioridad le ha sido emitido a otro Certificado de Aeronavegabilidad según esta Sección, ha sido inspeccionada según las reglas del programa de inspecciones para 100 horas conforme al LAR 43 y ha sido encontrada en condiciones de aeronavegabilidad por una Organización de Mantenimiento Aprobada habilitada como está previsto en LAR 145; y
 - (3) la AAC del Estado determina después de la inspección, que la aeronave concuerda con los requisitos adecuados de aeronavegabilidad y está en condiciones de operar con seguridad.
- (e) *Requisitos de ruido.*- Además de lo previsto en esta sección, para la emisión de un certificado de aeronavegabilidad se debe demostrar conformidad con los siguientes requisitos:
- (1) Aeronaves cuya solicitud para la obtención del certificado de tipo del Estado de diseño fuera presentado después del 01 de enero de 1981 y obtuvieran el certificado de tipo después del 24 de noviembre de 1986:
 - (i) Para un avión grande de categoría transporte (con masa máxima de despegue aprobado superior a 9.000 Kg. (19.840 lb.)) y para un avión a reacción subsónico, la AAC del Estado de matrícula no emitirá un certificado de aeronavegabilidad, a menos que se considere que el avión está conforme con el LAR 36, en adición a los requisitos de aeronavegabilidad aplicables de esta sección.



- (ii) Para un avión de categoría normal, utilitaria, acrobática, commuter y un avión pequeño de categoría transporte, todos con masa máxima de despegue igual o inferior a 9.000 Kg. (19.840 lb.) y propulsados a hélice (excepto aviones proyectados para operaciones de aviación agrícola, definido en el reglamento del Estado, y aviones diseñados para dispersión de material de combate a incendios, para los cuales no se aplica la sección 36.1583, la AAC del Estado de matrícula no emitirá un certificado de Aeronavegabilidad a menos que se considere que el avión está conforme con el LAR 36, en adición a los requisitos de Aeronavegabilidad aplicables de esta sección.
- (iii) Para un helicóptero de cualquier categoría, la AAC del Estado no emite un certificado de aeronavegabilidad a menos que el fabricante del helicóptero demuestre que el mismo atiende los requisitos de ruido del LAR 36, en adición a los requisitos de aeronavegabilidad aplicables de esta sección. Para helicópteros importados, la conformidad con este párrafo será demostrada si el Estado de matrícula a menos que se considera que el helicóptero cumple con los requisitos del LAR 36.
- (f) *Requisitos para salidas de emergencia para pasajeros.-* Además de los demás requerimientos de esta sección, cada solicitante a un certificado de aeronavegabilidad para aviones de categoría transporte, fabricados después de 16 de octubre de 1987, debe demostrar que el avión cumple con los requisitos de los párrafos LAR 25.807(c)(7) efectivo el 24 de julio de 1989. Para efectos de este párrafo, la fecha de fabricación de un avión es la fecha que los registros de inspección de aceptación reflejen que la aeronave está completa y de acuerdo con el diseño de tipo aprobado.
- (g) Drenaje de combustible y emisión de gases de escape de aviones con motores a turbina.- Además de los otros requerimientos de esta sección, y sin restricción a la fecha de la solicitud, no se emite un certificado de aeronavegabilidad en las fechas o después de las fechas especificadas en el LAR 34, para aviones especificados en ese LAR, a menos que el avión cumpla con los requisitos aplicables en el LAR 34.



Documentación a presentar por el solicitante

Parte I

- A) Solicitud de emisión de CA, (Formulario SRVSOP F-8-MIA); presentada por el explotador;
- B) Copia del CT y de las hojas de datos técnicos de dicho certificado o documentos Equivalentes aceptables;
- C) CA de Exportación, o documento equivalente para las AAC que no emitan el certificado mencionado;
- D) Si la aeronave no cuenta con un CA de exportación o documento equivalente, el explotador deberá demostrar que cumple con el CT convalidado o aprobado por la AAC, trazabilidad al origen de todos los componentes que tienen vida límite y efectuar a la aeronave la inspección mayor prevista en el sistema de mantenimiento establecido por el organismo de diseño;
- E) Registro técnico de vuelo y de mantenimiento de la aeronave y componentes de aeronave;
- F) Registros que sustentan la última Certificación de Conformidad de Mantenimiento (CCM) efectuada a la aeronave, incluyendo tarjetas de trabajos estructurales e inspecciones no destructivas realizadas;
- G) historial de cumplimiento de las directrices de aeronavegabilidad (DA) emitidas y/o Convalidadas por el estado de diseño, correspondiente a la aeronave y componentes de Aeronaves.

El cumplimiento de cada DA debe demostrarse con un documento de respaldo. Cuando la DA se refiera a programas específicos de mantenimiento, tales como documento de inspección estructural suplementario (SSID - supplemental structural inspection document), programa de control y prevención de corrosión (CPCP - corrosion prevention and control program), etc., El cumplimiento de estos programas debe incluirse en detalle en el historial;

- H) programa de mantenimiento o programa de inspección a ser aprobado. (Si la aeronave es usada, se debe presentar el programa de mantenimiento o programa de inspección del anterior propietario o explotador siempre que el solicitante decide mantener el mismo programa o de lo contrario deberá presentar el programa puente “bridge program” y determinar en qué fase de su programa de mantenimiento, presentado para aprobación, se encuentra);



Documentación a presentar por el solicitante

Parte II

- I) Para el caso de aeronaves de categoría transporte, el reporte de la junta de revisión de Mantenimiento (maintenance review board) o el documento datos de planificación de Mantenimiento (maintenance planning data) elaborado por el fabricante de la aeronave;
- J) Una lista de las modificaciones y reparaciones mayores, con sus documentos de aprobación respectivos;
- K) Una lista de componentes con tiempo de vida controlado (vida límite) y componentes Controlados por tiempo de servicio (hard time) correspondiente a la aeronave y componentes de aeronaves, que especifique el límite de vida aprobado por la AAC y las horas/ciclos o tiempo en servicio, según aplique;
- L) Una lista de las calibraciones y pruebas de los equipos y sistemas requeridos por el reglamento vigente,
- M) Una copia del informe de masa y centrado; que especifique la configuración y equipamiento de la aeronave;
- N) Un informe del vuelo de verificación de la aeronave que incluya la verificación de los sistemas de aviónica, según requerimientos de la AAC del estado de matrícula;
- O) Todas las publicaciones técnicas aplicables a la aeronave, emitidas por el estado de diseño y el organismo de diseño de la aeronave y sus componentes, con actualización comprobada;
- P) A menos que lo mantenga el solicitante y lo ponga a disposición para evaluación, una copia del manual de operaciones de la tripulación;
- Q) Configuración interna (LOPA); y
- R) Fotos de la aeronave, en la que se aprecien con claridad las marcas de nacionalidad y Matrícula, y foto de la placa de datos de ésta.



Documentación a verificar por los inspectores antes y durante la inspección física

Parte I

- a) **Inspección de los registros de la aeronave.**- El objetivo de esta inspección es verificar documentalmente, que la aeronave cumple con su C de T aprobado o convalidado por el Estado de matrícula y todos los requisitos de aeronavegabilidad continuada exigidos por la AAC del Estado de matrícula. Entre los aspectos a considerar se tiene:
- 1) **Hoja de datos del CT.** Verificar que los antecedentes de la aeronave y componentes de aeronaves, estén de acuerdo a lo que establece la hoja de datos de su CT.
 - 2) **Tiempo total de servicio de la aeronave, motores y hélices (si aplica).** Verificar el historial del tiempo total de servicio de la aeronave, motores y hélices (si corresponde), así como la correlación entre los registros de horas y ciclos de los mismos. El archivo del tiempo total en servicio es un historial que comienza con la fecha de fabricación y continúa a través de la vida de la aeronave, motor o hélice.
 - 3) **Registro de la CCM,** Verificar que la CCM emitida después de la matriculación, esté conforme a lo requerido en el LAR 43.
 - 4) **Historial de las DA:** Verificar que el explotador cuente con el control actualizado de las DA emitidas o convalidadas por el Estado de matrícula. Se deberá verificar que el explotador de la aeronave tenga todas las DA aplicables a las aeronaves y componentes de aeronaves, para ello deberá proveerse de un listado maestro actualizado de las DA. También verificará, por muestreo, los sustentos técnicos de respaldo del análisis y cumplimiento de las DA.
 - 5) **Registro de cumplimiento de inspecciones.** Verificar que la aeronave ha sido mantenida de acuerdo a un programa de mantenimiento; que las inspecciones realizadas se encuentran en concordancia a este programa y que el explotador de la aeronave tiene el control del cumplimiento de las inspecciones. Este control debe mostrar:
 - i. listado de registro de cumplimiento de todas las inspecciones,



Documentación a verificar por los inspectores antes y durante la inspección física

Parte II

- ii. el tiempo (horas, ciclos y/o calendario) a la cual la inspección fue realizada,
- iii. el tiempo remanente (horas, ciclos y /o tiempo) para las siguientes inspecciones programadas

Nota: Para verificar este punto, el explotador de la aeronave y la AAC deberán coordinar si la inspección se realiza con el programa de mantenimiento del explotador anterior o se trabajará sobre el programa puente o programa de mantenimiento aprobado por la AAC del Estado de matrícula, si es aplicable. Verificar lo dispuesto en el reporte de la junta de revisión de mantenimiento (MRBR).

- 6) Historial de modificaciones y reparaciones mayores: Verificar que el explotador cuente con el historial y control actualizado de las modificaciones y reparaciones mayores realizadas en la aeronave; para ello deberá verificar que las mismas cuenten con la respectiva certificación de conformidad de mantenimiento y los datos aprobados aplicables.
- 7) Historial de componentes controlados; Verificar que el explotador cuente con el control actualizado de componentes controlados y partes con vida límite, y que éstos cuenten con la respectiva certificación de aprobación de componente, o equivalente. Esta verificación se realizará cotejando, por muestreo, la hoja de control de componentes controlados y partes con vida límite y los sustentos técnicos de respaldo (certificación de aprobación de partes, órdenes de instalación etc.)

Nota: Para verificar este punto, el explotador de la aeronave y la AAC deberán coordinar si la inspección se realiza con el programa de mantenimiento del explotador anterior o se trabajará sobre el programa puente o programa de mantenimiento aprobado por la AAC del Estado de matrícula.

- b) Publicaciones técnicas.- Verificar que el solicitante dispone de toda la información obligatoria sobre el mantenimiento de la aeronavegabilidad necesaria actualizada.



Documentación a verificar por los inspectores antes y durante la inspección física

Parte III

Inspección física de la aeronave.- El objetivo de esta inspección es verificar físicamente el cumplimiento de la aeronave con su CT aprobado o convalidado por el Estado de matrícula, así como con los requisitos de aeronavegabilidad continua establecidos por el Estado de matrícula:

- a) Aeronave, motores y hélices (si aplica) en relación a sus CT.
- b) Verificar que la aeronave y los motores cuenten con la placa de identificación respectiva; la identificación de los mismos debe ser coherente a lo visto durante la inspección a los registros de la aeronave y a la hoja de datos del CT. También verificar por muestreo que los equipos, componentes, placas de identificación, letreros de advertencia y marcas de instrumentos estén de acuerdo con las especificaciones del CT y del manual de vuelo aprobado de la aeronave, en el idioma que la AAC lo establezca.
- c) Verificación de componentes controlados.
- d) Verificar, por muestreo, que los componentes listados en el control presentado, corresponda con los componentes instalados en la aeronave.
- e) Verificación de modificaciones y reparaciones mayores instaladas.
- f) Verificar, en aquellos casos en que sea posible, que las modificaciones y reparaciones mayores listadas en el control presentado, correspondan con las modificaciones o reparaciones instaladas en la aeronave.
- g) Verificación de cumplimiento de las DA
- h) Verificar, en aquellos casos en que sea posible, que las DA han sido aplicadas según las instrucciones en ellas establecidas.

Deberá verificar que el explotador haya removido, previo a la certificación de aeronavegabilidad, si corresponde, todo equipo ó sistema de combustible adicional instalado en la aeronave con el propósito de efectuar el vuelo ferry o de traslado, si aplica, y que no son parte de los componentes aprobados según el CT.

