

# Guía de usuario en aeronaves de construcción por aficionados



REGISTRO DE EDICIONES		
EDICIÓN	Fecha de APLICABILIDAD	MOTIVO DE LA EDICIÓN DEL DOCUMENTO
01	Desde publicación	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Nueva gestión documental de AESA, G-DAI-AFIS-02 pasa a nombrarse AI-AFIS-P01-GU01.</li> <li>-Sustituye al G-DAI-AFIS-02 Ed. 1.1.</li> <li>-Procedimiento simplificado de Solicitud de Licencia de Estación.</li> <li>-Estandarización en el criterio de evaluación de modificaciones posteriores a la emisión del CAR.</li> <li>-Nuevo formato Solicitudes para aeronaves con el CAR emitido (aeronaves ya construidas).</li> <li>-Hojas de Características se comienzan a emitir para todas las aeronaves.</li> <li>-Nuevo formato donde se lista todas las modificaciones hechas a la aeronave.</li> <li>-Eliminación del F-DAI-AFIS-04B Solicitud de Aceptación de Cargos de Gestión Telemática.</li> </ul>

REFERENCIAS	
CÓDIGO	TÍTULO
REGLAMENTO	REGLAMENTO (UE) Nº 2018/1139 SOBRE NORMAS COMUNES EN EL ÁMBITO DE LA AVIACIÓN CIVIL Y POR EL QUE SE CREA UNA AGENCIA EUROPEA DE SEGURIDAD AÉREA
LEY	LEY 39/2015, DE 1 DE OCTUBRE, DEL PROCEDIMIENTO ADMINISTRATIVO COMÚN DE LAS ADMINISTRACIONES PÚBLICAS
ORDEN	ORDEN DE 31 DE MAYO DE 1982 POR LA QUE SE APRUEBA UN NUEVO REGLAMENTO PARA LA CONSTRUCCIÓN DE AERONAVES POR AFICIONADOS
REAL DECRETO	REAL DECRETO 765/2022, POR EL QUE SE REGULA EL USO DE AERONAVES MOTORIZADAS ULTRALIGERAS (ULM)

LISTADO DE ACRÓNIMOS	
ACRÓNIMO	DESCRIPCIÓN
AESA	AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD AÉREA
AI	AERONAVEGABILIDAD INICIAL
CA	COORDINADOR DE AERONAVEGABILIDAD
CACI	CONVENIO DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL (CHICAGO, 1944)
CAP	CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDAD PROVISIONAL
CAR	CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDAD RESTRINGIDO
DAI	DIVISIÓN DE AERONAVEGABILIDAD INICIAL
DAEA	DIVISIÓN DE APROBACIONES Y ESTANDARIZACIÓN DE AERONAVEGABILIDAD
DOSV	DIRECTOR DE OFICINA DE SEGURIDAD EN VUELO
DSA	DIRECCIÓN/DIRECTOR DE SEGURIDAD DE AERONAVES
EASA	EUROPEA AVIATION SAFETY AGENCY
FRC	FUNCIONARIO RESPONSABLE COORDINADOR
JDAI	JEFE DE LA DIVISIÓN DE AERONAVEGABILIDAD INICIAL
LNA	LEY SOBRE NAVEGACIÓN AÉREA
LSA	LEY DE SEGURIDAD AÉREA
OACI	ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL
OSV	OFICINA DE SEGURIDAD EN VUELO
RCAA	REGLAMENTO PARA LA CONSTRUCCIÓN DE AERONAVES POR AFICIONADOS
RD	REAL DECRETO
RMA	REGISTRO DE MATRÍCULA DE AERONAVES



SIPA	SISTEMA INTEGRADO DE PROCESOS AERONÁUTICOS
ULM	AERONAVE ULTRALIGERA MOTORIZADA

## ÍNDICE

<b>1.</b>	<b>OBJETO Y ALCANCE.....</b>	<b>7</b>
<b>2.</b>	<b>DEFINICIONES.....</b>	<b>7</b>
<b>3.</b>	<b>GENERAL.....</b>	<b>8</b>
3.1.	Comunicación .....	8
3.2.	Resumen del trámite completo de construcción de aeronave .....	8
<b>4.</b>	<b>FASE I: AUTORIZACIÓN E INSPECCIÓN DE LA CONSTRUCCIÓN.....</b>	<b>10</b>
4.1.	Inicio del proceso.....	10
4.2.	A dónde dirigir la solicitud .....	10
4.3.	Recepción de la solicitud .....	11
4.4.	Evaluación de la Fase I .....	11
4.5.	Notificación del Dictamen Técnico al interesado .....	14
4.6.	Notificación de construcción de la aeronave como favorable .....	14
<b>5.</b>	<b>FASE II: EMISIÓN DEL CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDAD PROVISIONAL .....</b>	<b>15</b>
5.1.	Inicio del proceso.....	15
5.2.	Evaluación de la Fase II .....	15
5.3.	Notificación del Dictamen Técnico al interesado .....	17
5.4.	Emisión.....	17
<b>6.</b>	<b>FASE III: EMISIÓN DEL CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDAD RESTRINGIDO .....</b>	<b>18</b>
6.1.	Inicio del proceso.....	18
6.2.	Evaluación de la Fase III .....	18
6.3.	Notificación del Dictamen Técnico al interesado .....	20
6.4.	Emisión.....	20
<b>7.</b>	<b>ACTIVIDADES POSTERIORES A LA EMISIÓN INICIAL DE LOS C. DE AERONAVEGABILIDAD... </b>	<b>21</b>
7.1.	General.....	21
7.2.	Renovación (por caducidad) .....	22
7.3.	Renovación del CDA provisional .....	22
7.4.	Renovación Declarativa del CDA restringido .....	22
7.5.	Renovación de CDA restringido por caducidad pasados 2 años.....	23
7.6.	Transferencia de la aeronave y otros cambios al Programa de Mantenimiento .....	24
7.7.	Modificaciones posteriores a la emisión inicial del CAR.....	24
7.7.1.	<i>Tramitación del diseño de la modificación por el procedimiento simplificado.....</i>	<i>25</i>



7.7.2.	<i>Tramitación del diseño de la modificación por el procedimiento ordinario</i> .....	25
7.8.	Solicitudes de emisión de certificados o licencias de Estación de Aeronave .....	26
7.8.1.	<i>Tramitación de solicitudes de emisión según el procedimiento simplificado</i> .....	26
7.8.2.	<i>Tramitación de solicitudes de emisión según el procedimiento ordinario</i> .....	27
7.9.	Modificaciones posteriores a la emisión del CDA provisional .....	27
7.10.	Suspensión, revocación y renuncia.....	28
<b>8.</b>	<b>CRITERIOS ESPECÍFICOS ESTANDARIZADOS EN AERONAVES DE CONSTRUCCIÓN POR AFICIONADOS.....</b>	<b>29</b>
8.1.	Gestión de las tareas de mantenimiento de la aeronavegabilidad .....	29
8.2.	Ejecución del mantenimiento de la aeronave .....	29
8.3.	Paracaídas balístico.....	31
8.3.1.	<i>Instalación de paracaídas balístico</i> .....	31
8.3.2.	<i>Recomendaciones de mantenimiento en paracaídas balístico</i> .....	32
8.4.	Concepto de ultraligero en aeronaves de construcción por aficionados .....	32
8.5.	Requisitos a las aeronaves consideradas ultraligeras.....	32
8.6.	Lista de verificación para instalación de nuevos equipos e instrumentos .....	33
8.7.	Características de aerodinos que son veleros o motoveleros .....	34

## 1. OBJETO Y ALCANCE

En el ámbito de la aeronavegabilidad inicial, AESA es la autoridad competente para la tramitación de los certificados de aeronavegabilidad provisionales y restringidos de las aeronaves no EASA construidas por aficionados, conforme a la Ley de Navegación Aérea y su normativa de implementación, la Orden de 31 de mayo de 1982 por la que se aprueba el Reglamento para la Construcción de Aeronaves por Aficionados (en adelante RCAA). Estas aeronaves están recogidas en el apartado c) del Anexo I del Reglamento (UE) 2018/1139.

Este documento tiene por objeto proporcionar una guía para tramitar las solicitudes de autorización e inspección de la construcción, y emisión de los certificados de aeronavegabilidad para aeronaves construidas por aficionados, excluidas del ámbito de aplicación del Reglamento (UE) 2018/1139, y que vayan a inscribirse en el Registro de Matrícula de Aeronaves español.

Igualmente, este manual proporciona asistencia al usuario en la tramitación de las posibles actividades de renovación, modificación, suspensión o revocación que pueden darse con posterioridad a la emisión de los certificados de aeronavegabilidad.

Pueden dirigir las consultas sobre este manual al siguiente buzón:

[aficionados.aesa@seguridadaerea.es](mailto:aficionados.aesa@seguridadaerea.es)

## 2. DEFINICIONES

**Suspensión:** retirada temporal de un certificado o autorización. El certificado o autorización es retirado hasta que el cumplimiento con la normativa aplicable sea restablecido. No se requiere volver a emitir el certificado o autorización, ni una nueva investigación completa.

**Revocación:** cancelación de un certificado o autorización. El certificado o autorización es retirado definitivamente. Si el titular requiriera de nuevo el certificado o autorización, deberá volver a tramitarse como una nueva solicitud.

**Licencia de Estación de Aeronave:** La Licencia de Estación de Aeronave es un documento que emite la autoridad competente que autoriza el uso de los equipos radiotransmisores instalados en la aeronave. Esta Licencia debe llevarse a bordo, de acuerdo a lo establecido por el Artículo 21 de la Ley de Navegación Aérea. En ella se deben indicar los equipos emisores o transmisores de los que disponga la aeronave.

**Programa de Mantenimiento:** Documento que describe las tareas de mantenimiento programado, su frecuencia y procedimientos relacionados, como por ejemplo programas de fiabilidad, que permiten mantener las aeronaves a las que se aplica operar de una manera segura. Se recomienda que el programa de mantenimiento de aeronaves construcción por aficionados siga la guía **AI-AFIS-P01-DU01 Guía Programa de mantenimiento Construcción por aficionados**.

**Hojas de Características:** Hojas de Características es un documento que emite la autoridad competente el cual muestra las capacidades técnicas y operacionales de una aeronave asociadas a su Certificado de Aeronavegabilidad. Se emite a través de formato **AI-AFIS-P01-F14**.

**Modificación de aeronave que requiera aprobación de AESA:** Es aquella que afecte a los resultados de las pruebas necesarias para la concesión del Certificado de Aeronavegabilidad Restringido, y en particular de las cualidades aerodinámicas, al centrado, a las características y a la estructura.

### 3. GENERAL

#### 3.1. Comunicación

El solicitante deberá proveer los medios para que el procedimiento administrativo se desarrolle en la lengua castellana, de acuerdo al artículo 15 de la ley 39/2015. No obstante, los interesados que se dirijan a los órganos de la Administración General del Estado con sede en el territorio de una Comunidad Autónoma podrán utilizar también la lengua que sea cooficial en ella.

Además, al considerarse la inspección documental e in situ parte del procedimiento, la comunicación oral y escrita con la autoridad debe poder producirse en los idiomas anteriores.

Las personas físicas podrán elegir comunicarse con AESA a través de medios electrónicos.

Toda la información relativa a la gestión de altas/bajas/modificación de usuarios en SIPA se recoge en la Guía de Alta y Modificación de Usuarios SIPA **A-DSA-ORGA-01**.

Cada usuario que decida comunicarse a través de los medios electrónicos, deberá disponer de un certificado electrónico reconocido, de tipo personal, que le permita identificarse y realizar firma electrónica cuando sea necesario, según lo establecido en el Artículo 10, Sistemas de firma admitidos por las Administraciones Públicas, Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas. Para saber más sobre tipos de certificados electrónicos consultar la dirección:

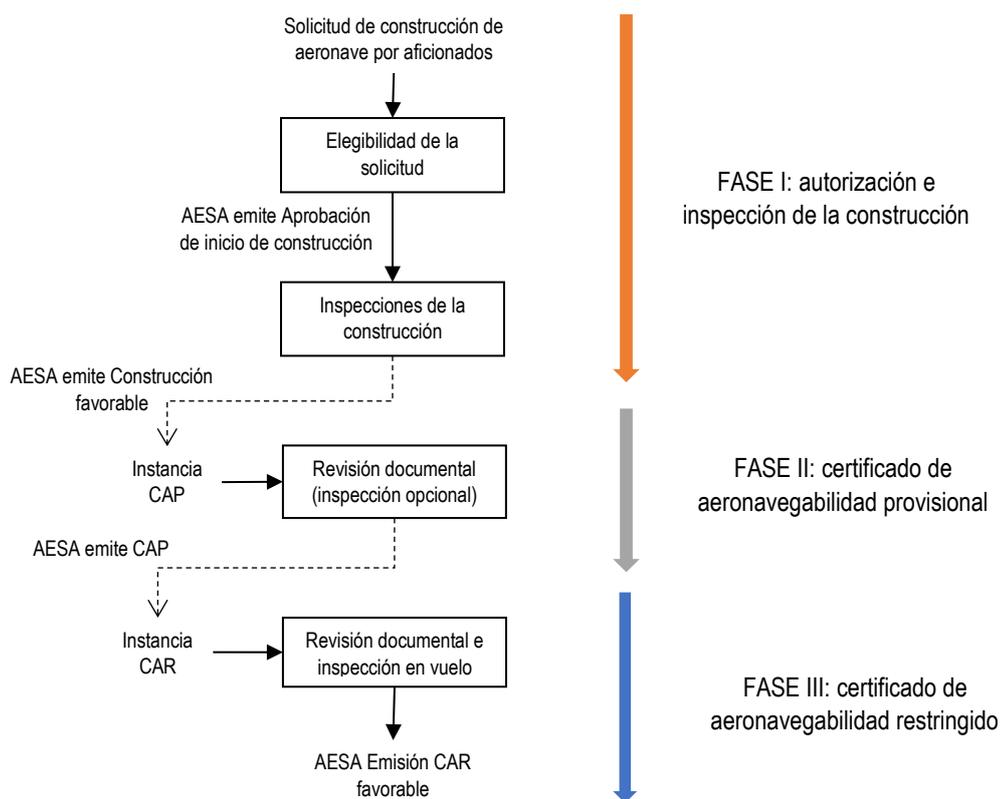
[https://sede.seguridadaerea.gob.es/AESA\\_GestionDiscrepancias/Manual/Guia%20de%20usuario.pdf](https://sede.seguridadaerea.gob.es/AESA_GestionDiscrepancias/Manual/Guia%20de%20usuario.pdf)

En el caso de que las personas físicas elijan comunicarse con AESA a través de medios no electrónicos, la solicitud la harán a través de las oficinas de registro establecidas en la Ley 39/2015.

Una vez recibida la solicitud, se comprobará que el solicitante y el interesado están dados de alta como usuario para relacionarse con la Dirección de Seguridad de Aeronaves.

#### 3.2. Resumen del trámite completo de construcción de aeronave

El procedimiento de tramitación de la construcción de aeronaves por aficionados consta de tres fases, entendida cada fase como una actuación inspectora de supervisión independiente, y cada una finaliza con un dictamen técnico. La siguiente figura resume el proceso completo distinguiendo estas tres fases.



La Fase I se inicia cuando el constructor presenta su solicitud de construcción de aeronave por aficionados, de acuerdo al RCAA, y finaliza cuando se han realizado las inspecciones de construcción requeridas, incluyendo al menos las dos inspecciones obligatorias del RCAA. Al final de esta fase, la construcción propiamente dicha de la aeronave está finalizada, si bien es posible que aún no pueda considerarse aeronavegable por tener pendientes tareas de ajuste, puesta a punto, peso y centrado, pruebas en tierra o similares.

La Fase II se inicia cuando el constructor insta mediante escrito a la OSV supervisora para la tramitación del certificado de aeronavegabilidad provisional para las pruebas en vuelo y finaliza con la emisión del certificado de aeronavegabilidad provisional, una vez se ha acreditado que cumple con los requisitos aplicables para iniciar las pruebas en vuelo.

La Fase III se inicia cuando el constructor insta mediante escrito a la OSV supervisora para la tramitación del certificado de aeronavegabilidad restringido tras las pruebas en vuelo y finaliza con la emisión del certificado de aeronavegabilidad restringido, una vez se ha acreditado que cumple con los requisitos aplicables para obtenerlo.

## 4. FASE I: AUTORIZACIÓN E INSPECCIÓN DE LA CONSTRUCCIÓN

### 4.1. Inicio del proceso

1. El solicitante deberá presentar en la DAI su solicitud de construcción de aeronave por aficionados, utilizando para ello el formato **AI-AFIS-P01-F01**. La solicitud deberá estar completamente rellena y acompañada de la documentación requerida.
2. Las secciones del formato **AI-AFIS-P01-F01** que aplican a esta fase van desde la sección A, B1, B2 (si aplica), C, D, F y H1.
- 3.

Si el solicitante desea que la gestión del proceso se realice de manera telemática deberá darse de alta como usuario en AESA tal como se especifica en el punto 3.1 de este documento (A-DSA-ORGA-01).

Las notificaciones electrónicas estarán disponibles automáticamente en el apartado de [“Notificación por comparecencia electrónica”](#) de la sede electrónica de AESA.

En el caso de las personas físicas, deberán autorizar que sus datos de identidad personal puedan ser consultados mediante el Sistema de Verificación de Datos, en los términos establecidos por el Real Decreto 522/2006, de 28 de abril, por el que se suprime la aportación de fotocopias de documento de identidad en los procedimientos administrativos de la Administración General del Estado y de sus organismos públicos.

De no dejar constancia del consentimiento para la consulta de los datos, deberá acompañarse fotocopia del Documento Nacional de Identidad.

4. La designación del modelo de aeronave únicamente puede coincidir con la designación del fabricante si la construcción se realiza a partir de un kit distribuido por el propio fabricante y sin introducir ninguna modificación.

En caso contrario, la designación del modelo no podrá hacer referencia a dicho modelo ni al fabricante. Igualmente, en el caso de que la aeronave haya sido construida mediante un kit al que se hayan realizado modificaciones o directamente a partir de planos, sólo podrá indicarse el nombre del fabricante y del modelo de aeronave si se aporta un certificado de no objeción por parte del fabricante del mismo.

### 4.2. A dónde dirigir la solicitud

La unidad encargada de tramitar la solicitud de construcción de aeronaves por aficionados será la unidad División de Aeronavegabilidad Inicial (DAI).

- a) a través de la sede electrónica de AESA, indicando que va dirigida a la División de Aeronavegabilidad Inicial (DAI).
- b) a través del registro físico de AESA, en su sede en Madrid.

### 4.3. Recepción de la solicitud

1. Una vez recibida la solicitud, la DAI será la responsable de gestionar la recepción administrativa de la solicitud.
2. En caso de solicitarse la clasificación Ultraligera (ULM), la MTOM no podrá superar las limitaciones establecidas en el RD 765/2022. De igual modo, el peso en vacío deberá ser compatible con dichas limitaciones, de manera que ninguno de los valores siguientes resulte mayor a la MTOM:
  - a) peso en vacío + 85 kg x núm. de plazas + combustible requerido para la operación de la aeronave a potencia máxima continua durante dos horas.
  - b) peso en vacío + 85 kg + peso de la capacidad máxima de combustible.
3. Si la solicitud no reúne los requisitos mínimos para iniciar el procedimiento administrativo (p.ej. objeto de la solicitud o solicitante claramente improcedente, falta de la acreditación de la representación para solicitar en nombre de otra persona física), se enviará al solicitante un requerimiento subsanación inicial.
4. Si la solicitud reúne las condiciones mínimas para iniciar el procedimiento administrativo, se procederá con la recepción de la solicitud. Se asignará la tramitación a la OSV correspondiente al lugar de construcción y se nombrará al equipo inspector. La DAI informará al constructor de dicha recepción y asignación de equipo inspector.
5. Las solicitudes se les dará el código de expediente: *yynnn*, donde *yy* corresponde al año y *nnn* corresponde al número consecutivo de la solicitud aceptada dentro del año. Este código se indicará en los formatos que se envíen al constructor.
6. El FRC es el responsable de determinar las actuaciones inspectoras que van a ser necesarias, organizarlas entre su equipo, y asegurar el cumplimiento con los trámites administrativos requeridos.
7. En el caso de que no haya sido entregada toda la documentación necesaria para la evaluación de la solicitud, así como también posteriormente a la emisión de recepción de solicitud, se realizará un Requerimiento de Documentación indicando un plazo para la presentación de la misma. Transcurrido el plazo concedido sin la presentación de la documentación requerida, se propondrá la resolución del procedimiento denegando lo solicitado.
8. Una vez que no haya subsanaciones pendientes o requerimientos adicionales de información abiertos, la DAI emitirá el formato AI-AFIS-P01-F18 Resolución Positiva, en la que expresamente se autoriza la construcción al interesado.

### 4.4. Evaluación de la Fase I

1. En base al plan de construcción presentado con la Solicitud, el equipo evaluador establecerá con el constructor las fechas probables para las inspecciones de supervisión de la construcción, así como la metodología que el constructor seguirá para informar periódicamente al equipo sobre el progreso de la construcción, siendo recomendable que todo el proceso esté documentado fotográficamente.

El Plan de Construcción no deberá pasar de los 10 años e incluirá fechas probables de los estadios graduales de la construcción.

2. Para la realización de las inspecciones, el Jefe de la Unidad correspondiente emitirá la Comunicación de Inspección, al solicitante, adjuntando el plan de auditoría correspondiente. Asimismo, el Jefe de la Unidad firmará la correspondiente Orden de Actuación.

Con el acuerdo de supervisión y seguimiento, el constructor podrá iniciar el proceso de construcción.

Al margen de las dos inspecciones obligatorias que se realizan durante la supervisión y seguimiento de la construcción, el equipo inspector podrá decidir realizar una inspección previa extraordinaria para comprobar, entre otras cosas, la viabilidad del plan de construcción presentado, el cumplimiento con la regla del 51%.

3. Si en cualquier momento durante la construcción se detectan incoherencias con respecto a la lista de tareas que el constructor iba a realizar según la solicitud (evaluación del porcentaje de la construcción a realizar por los constructores), el equipo analizará si, con la nueva información, se mantiene el cumplimiento con la regla del 51%. De no ser así, se le notificará la consiguiente deficiencia que detendrá el procedimiento. En caso de duda, se podrá programar una inspección para evaluar dicha lista de tareas sobre los propios materiales, piezas y documentos de que dispone el constructor.
4. El equipo realizará el seguimiento de la construcción revisando los informes periódicos que el constructor le remita conforme al método de comunicación acordado, hasta que llegue el momento de realizar alguna de las inspecciones establecidas al inicio de la construcción. No obstante, el equipo evaluador podrá requerir inspecciones no previstas inicialmente si lo considera necesario.

Durante el periodo de tiempo que el equipo evaluador queda a la espera de que la construcción alcance el progreso necesario para poder realizar una inspección requerida, se tendrá en cuenta lo siguiente:

- (a) Se notificará al constructor la correspondiente deficiencia que obliga a detener el procedimiento. El plazo que se conceda estará de acuerdo con el plan de construcción presentado, incluido un margen razonable.
  - (b) Si transcurre el plazo concedido sin que la construcción haya alcanzado el progreso necesario para poder realizar la inspección requerida, el constructor podrá presentar (por propia iniciativa o, en su defecto, tras el aviso del equipo evaluador) un plan de construcción actualizado, con las nuevas fechas estimadas. Una vez evaluado por el equipo, se revisará la deficiencia indicando el nuevo plazo concedido. Este paso se podrá repetir las veces que sean necesarias.
  - (c) Si el constructor no procede a actualizar adecuadamente su plan de construcción, ni es posible realizar la inspección requerida, o si decide desistir, se dará el procedimiento por caducado.
5. En la inspección de finalización de la construcción, el quipo evaluador realizará una pesada y centrado para comprobar que el peso declarado en la solicitud se corresponde con el peso real de la aeronave.

Las variaciones superiores al 5% respecto a la estimación inicial de pesos deberán justificarse. Si fueran resultado de modificaciones introducidas durante la construcción sin haber sido

comunicadas, se notificará al constructor la consiguiente deficiencia que detendrá el procedimiento.

6. Todos los constructores deberán estar personalmente presentes durante la inspección, como prueba de su participación en la construcción y acreditación de que realmente tienen la consideración de constructores de la aeronave (primer párrafo del art. 19.1 y segundo párrafo del art. 20.1 del Reglamento de Inspección Aeronáutica). El equipo evaluador inspeccionará físicamente la construcción. Se tendrá en cuenta:

- (a) El constructor deberá permitir al personal de AESA que vaya a realizar las inspecciones el libre acceso a la aeronave cuando sea requerido para ello. No atender a este requisito supondrá la notificación formal de la denegación de la autorización, independientemente del proceso sancionador a que pudiera haber lugar.
- (b) Cuando se requiera acceder al domicilio es imprescindible hacer constar en una diligencia el consentimiento del interesado para el acceso y la permanencia del equipo evaluador en su domicilio (art. 23.1 del Reglamento de Inspección Aeronáutica).

Una vez finalizadas las actuaciones materiales, si existen constataciones, se procederá a emitir la correspondiente diligencia de actuación. Si no existen constataciones se pasará directamente a la Fase de Dictamen técnico.

7. Las construcciones autorizadas podrán modificarse durante el proceso de construcción siempre que se mantenga el cumplimiento con la normativa aplicable (de no ser así, se notificará al constructor la consiguiente deficiencia que detendrá el proceso. El constructor deberá informar por registro de estos cambios al equipo evaluador, que mantendrá el expediente al día. El equipo podrá requerir una inspección adicional no prevista inicialmente si lo considera necesario. En particular, se tendrá en cuenta:

- (a) Si hubiera más de un constructor, la baja de alguno/s de ellos es posible siempre que a la vez el/los constructor/es que quede/n inste/n a continuar con el procedimiento. Si no, el procedimiento concluirá por desistimiento.
- (b) La incorporación de un tercero como nuevo constructor será posible siempre que lo solicite el constructor inicial (por tanto, tiene la consideración de interesado en el procedimiento) y aún quede trabajo de construcción de la aeronave por realizar (se podrá comprobar por inspección si se estima conveniente). De ser así, podrá considerarse constructor además de interesado.
- (c) El cambio de lugar de construcción dentro del mismo territorio gestionado por la OSV.
- (d) Si se trata de un traslado a la demarcación de otra OSV, la OSV inicial podrá elegir entre continuar las inspecciones por sí misma o incorporar a su equipo personal de la nueva OSV para que continúe con las inspecciones (previa consulta con el Director de la nueva OSV). Si la construcción no se ha iniciado aún, se recomendará al constructor que desista de su solicitud y presente una nueva.
- (e) Equipo evaluador, comunicará si acepta o no, estos cambios por medio de un escrito de oficio. En el caso de que se produzca el cambio descrito en apartado anterior (d), el equipo evaluador además de generar el escrito de oficio, notificará al constructor el cambio del equipo evaluador.

8. En caso de que se produzcan cambios en el diseño o en los métodos de construcción que no coincidan con los datos de la solicitud de construcción previamente autorizada. El constructor

deberá solicitar la incorporación de dichos cambios a la DAI, a través del formato **AI-AFIS-P01-F01**, rellenando los apartados A, B1, B2 (si aplica), E, F y H1 donde aplique.

La DAI en base a la propuesta del equipo evaluador, emitirá una Resolución Positiva de la aceptación de dichos cambios en la construcción.

El equipo podrá requerir una inspección adicional no prevista inicialmente si lo considera necesario.

En particular, se tendrá en cuenta los cambios más críticos en la aeronave (aparte de cumplir con la regla del 51%, ya comentado antes) son los que afectan a la configuración general que aparece en el plano tres vistas, el número de plazas, el peso en vacío, peso máximo al despegue, modelo de motor o hélice y la clasificación de la aeronave.

#### **4.5. Notificación del Dictamen Técnico al interesado**

1. A la finalización completa del proceso de investigación, se procederá al cierre de la actuación inspectora utilizando el Dictamen Técnico y adjuntando el correspondiente informe técnico.
2. Si el Dictamen Técnico contiene deficiencias:
  - (a) El administrado podrá pedir una extensión del plazo dado que no deberá ser superior a tres meses salvo en excepcionales circunstancias.
  - (b) Transcurrido el plazo concedido el Funcionario Responsable procederá con la diligencia para determinar si se han subsanado (y procede emitir el certificado) o no.

#### **4.6. Notificación de construcción de la aeronave como favorable**

1. En el caso de que no se solucionen satisfactoriamente las deficiencias observadas en el Dictamen Técnico, DOSV procederá a proponer a la Directora de Seguridad de Aeronaves la denegación del certificado de aeronavegabilidad correspondiente, junto con la propuesta de resolución negativa.
2. En el caso de subsanación de las deficiencias o que no haya habido ninguna, el equipo evaluador propondrá al JDAI la construcción favorable.

Junto con este informe técnico la OSV enviará la DAI copia de la hoja de la pesada realizada en el punto 4.4 párr.4.

3. Las construcciones se numerarán de forma consecutiva mediante el siguiente código: *yynnn-cccc*, donde *yynnn* corresponde al número asignado a la solicitud desde el comienzo y *cccc* corresponde al número consecutivo de la construcción. Finalmente, la DAI enviará comunicado de finalización de la construcción al interesado a través de oficio y remitirá copia a la OSV para su conocimiento.

## 5. FASE II: EMISIÓN DEL CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDAD PROVISIONAL

### 5.1. Inicio del proceso

El administrado remitirá a la OSV supervisora un escrito instando al inicio de la Fase II – Emisión del Certificado de Aeronavegabilidad Provisional, junto con la información requerida en el formato de solicitud **AI-AFIS-P01-F01**.

Las secciones del formato **AI-AFIS-P01-F01** que aplican a esta fase van desde la sección A, B1, B2 (si aplica), C, F y H2.

### 5.2. Evaluación de la Fase II

1. El equipo evaluador verificará en primer lugar que la información requerida se ha presentado correctamente, en particular que:
  - (a) El administrado es el constructor autorizado de la aeronave, lo que se acreditará documentalmente. La información requerida también puede ser remitida por un representante de aquel debidamente acreditado, a través de los correspondientes poderes de representación.
  - (b) Todos los puntos mencionados en el apartado instrucciones del formato solicitud **AI-AFIS-P01-F01** se han completado correctamente por el solicitante. Es particularmente importante que toda la información esté completa y que se aporte toda la documentación requerida.
  - (c) La aeronave para la que solicita la emisión del certificado de aeronavegabilidad provisional corresponde a una aeronave de construcción por aficionados autorizada por AESA, excluida del Reglamento (UE) 2018/1139 por el Anexo I, y por tanto elegible para obtener un certificado de aeronavegabilidad no EASA.
  - (d) Para la emisión de un certificado de aeronavegabilidad provisional de una aeronave de construcción por aficionados se requiere que se haya finalizado favorablemente la fase relativa a la autorización de la construcción (Fase I).
2. El equipo evaluador comprobará la validez de la documentación aportada, utilizando el propio formato solicitud como lista de comprobación. La documentación presentada, además de estar completa y ser válida, debe avalar el tipo de requerimiento solicitado por el administrado.
3. A petición de la OSV, la DAI comunicará la matrícula de prueba que le será otorgada a la aeronave en la fase de emisión del CAP. Con el fin de que el administrado pueda adaptar su aeronave convenientemente para la inspección física.

En caso de que el administrado desee instalar matrícula reducida, lo podrá solicitar a la DAEA, ver Guía de Información al Usuario **A-DSM-MTR-01** en la Web de AESA.

La validez de una matrícula de prueba estará sujeta a la emisión del certificado de aeronavegabilidad provisional.
4. En cualquier caso, el solicitante deberá aportar:
  - (a) Copia del documento con los resultados de las tareas de ajuste, puesta a punto, peso y centrado, pruebas en tierra o similares, con resultado satisfactorio.

- (b) Póliza o certificado de seguro en vigor, conforme a la legislación vigente.
- (c) Propuesta de programa de pruebas en vuelo, así como la metodología que el constructor va a seguir para informar periódicamente al equipo sobre el progreso de las pruebas en vuelo y el programa de mantenimiento propuesto siguiendo el contenido de la guía **AI-AFIS-P01-DT01 Guía Programa de mantenimiento Construcción por aficionados**. El programa de pruebas en vuelo deberá ajustarse a las características de la aeronave y a la clasificación y prestación técnica solicitadas por el constructor.
5. En paralelo con lo que se expone en este Manual, para aquellos vuelos bajo Certificado de Aeronavegabilidad Provisional, que se pretendan llevar a cabo en espacio aéreo controlado, se deberá solicitar previamente a ENAIRE la aprobación del plan de vuelo, indicando la opción “vuelos de prueba”. La solicitud a ENAIRE se realizará telemáticamente a través del siguiente link:  
[\(https://planea.enaire.es/\)](https://planea.enaire.es/)
6. El equipo evaluador confirmará al solicitante si es necesario realizar la inspección, considerando:
- (a) El tiempo transcurrido desde la última inspección realizada durante la Fase I, las tareas de ajuste, puesta a punto, peso y centrado, pruebas en tierra o similares realizadas durante este periodo y las posibles carencias que se puedan encontrar en la documentación presentada.
- (b) Si se han introducido modificaciones, aceptadas por AESA según el apartado 4.4 (7), que podrían tener efecto en los futuros resultados de las pruebas en vuelo requeridas por el RCAA (art. 17).
7. Si se ha requerido, el equipo evaluador acordará con el constructor la fecha para la presentación de la aeronave a la Autoridad para su inspección.
8. En caso de requerirse, el equipo evaluador tendrá en cuenta:
- (a) Acordarse la fecha o fechas para la realización de la inspección. El Jefe de la Unidad correspondiente emitirá la Comunicación de Inspección, que se remitirá al solicitante, adjuntando el plan de auditoría correspondiente.
- (b) El solicitante deberá permitir al personal de AESA que vaya a realizar las inspecciones el libre acceso a la aeronave cuando sea requerido para ello. No atender a este requisito supondrá la notificación formal de la denegación del certificado de aeronavegabilidad, independientemente del proceso sancionador a que pudiera haber lugar.
- (c) El equipo evaluador realizará la inspección física. Se tendrá en cuenta que el objetivo específico de la inspección es determinar si la aeronave es conforme a la construcción autorizada por AESA (tomando como referencia la autorización) y está en condiciones de operar con seguridad.
- (d) Se realizarán las pruebas en tierra ante el equipo evaluador, según la selección de las pruebas a realizar que haya determinado el equipo evaluador.
- (e) Una vez finalizada la inspección física, si existen constataciones procederá a emitir la correspondiente diligencia de actuación acompañada de la Parte 4 del informe técnico. Si no existen constataciones se pasará directamente a la Fase de Dictamen técnico.
9. El equipo evaluador determinará qué condiciones, restricciones o limitaciones aplican a la aeronave, para su notificación al solicitante como parte de la comunicación de discrepancias. Si

bien no impiden la emisión del certificado de aeronavegabilidad solicitado, se deben referenciar en el certificado de aeronavegabilidad. Estas pueden proceder de:

- (a) Aquellas derivadas de la autorización, revisando si este documento establece limitaciones de uso, incluidas restricciones de espacio aéreo. En particular se incluirán aquí el piloto y campo de vuelo o aeródromo autorizados, una vez evaluada favorablemente la propuesta del solicitante.
- (b) Discrepancias detectadas durante el proceso de inspección, que no impidan la emisión del certificado de aeronavegabilidad pero que deban considerarse.
- (c) Limitaciones operacionales aplicables. El cumplimiento con los requisitos operacionales es responsabilidad del propietario u operador. En el caso de que el equipo evaluador detecte, o el propio solicitante declare, la falta de cumplimiento con requisitos operacionales, se establecerá la correspondiente limitación de uso, incluidas restricciones de espacio aéreo.

### 5.3. Notificación del Dictamen Técnico al interesado

1. A la finalización completa del proceso de evaluación, se procederá el cierre de la actuación inspectora por el que el inspeccionado recibirá el Dictamen Técnico adjuntado el correspondiente informe técnico.
2. Si el Dictamen Técnico tiene discrepancias, el propio dictamen técnico vendrá con un plazo concedido para subsanarlas. En caso de solicitud de prórroga por parte del inspeccionado, ésta deberá ser solicitada antes de la finalización del plazo, e incluirá un plan alternativo de acciones correctoras. El equipo de evaluación será quien considere viable la extensión del plazo. En cualquier caso, el periodo de extensión adicional no deberá ser superior a tres meses salvo en excepcionales circunstancias.
3. Transcurrido el plazo concedido para el cierre de discrepancias indicadas en el Dictamen Técnico, el Funcionario Responsable procederá con la diligencia para determinar si se han subsanado (y procede emitir el certificado) o no (y procede denegarlos).

### 5.4. Emisión

1. En el caso de que no se solucionen satisfactoriamente las deficiencias observadas en el Dictamen Técnico, DOSV procederá a proponer a la Directora de Seguridad de Aeronaves la denegación del certificado de aeronavegabilidad correspondiente, junto con la propuesta de resolución negativa.
2. En el caso de subsanación de las deficiencias, el equipo evaluador propondrá al JDAI emisión del Certificado. Se utilizará el informe técnico, parte 5, más la diligencia de subsanación para la finalización positiva de esta fase. El certificado de aeronavegabilidad propuesto incluirá, si procede, las condiciones, restricciones y limitaciones que se hayan considerado pertinentes, en particular el piloto y campo de vuelo o aeródromo autorizados.
3. La emisión del certificado de aeronavegabilidad provisional se debe realizar en el formato **AI-AFIS-P01-F10** acompañado del **AI-AFIS-P01-F22 Certificado de Revisión CAP**. Ambos documentos serán emitidos por la División de Aeronavegabilidad Inicial. Su validez será de doce meses e incluirá, si procede, las condiciones, restricciones y limitaciones que se hayan considerado pertinentes, en particular el piloto y campo de vuelo o aeródromo autorizados.

Igualmente, la validez de la matrícula de prueba será de doce meses y su renovación o suspensión estará siempre sujeta al certificado de aeronavegabilidad provisional.

Dado el carácter provisional de este certificado, no se emitirá licencia de estación de aeronave, hojas de características, debiendo estar contenida la información relevante en la documentación presentada por el constructor. Las horas de vuelo realizadas deberán tenerse en cuenta en el cuaderno de aeronave una vez se abra.

4. La DAI procederá a notificar al solicitante mediante oficio la finalización de esta fase, adjuntado el formato certificado de aeronavegabilidad especial provisional, AI-AFIS-P01-F10, junto con el de Resolución de Matrícula de Prueba F-DAI-MPRU-02 y el de Revisión CAP AI-AFIS-P01-F22

## 6. FASE III: EMISIÓN DEL CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDAD RESTRINGIDO

### 6.1. Inicio del proceso

El administrado remitirá a la OSV supervisora un escrito instando al inicio de la Fase III – Emisión del Certificado de Aeronavegabilidad Restringido, junto con la información requerida en el formato de Solicitud **AI-AFIS-P01-F01**.

Las secciones del formato **AI-AFIS-P01-F01** que aplican a esta fase van desde la sección A, B1, B2 (si aplica), C, F y H3.

### 6.2. Evaluación de la Fase III

1. El equipo evaluador verificará en primer lugar que la información requerida se ha presentado correctamente, en particular que:
  - a) El administrado es el titular registral de la aeronave, lo que se acreditará documentalmente. La información requerida también puede ser remitida por un representante de aquel debidamente acreditado, a través de los correspondientes poderes de representación.
  - b) Todos los puntos mencionados en el formato de solicitud **AI-AFIS-P01-F01** se han completado correctamente por el solicitante. Es particularmente importante que toda la información esté completa y que se aporte toda la documentación requerida.
  - c) La aeronave para la que solicita la emisión del certificado de aeronavegabilidad restringido corresponde a una aeronave de construcción por aficionados autorizada por AESA, excluida del Reglamento (UE) 2018/1139 por el Anexo I, y por tanto elegible para obtener un certificado de aeronavegabilidad no EASA.
  - d) Para la emisión de un certificado de aeronavegabilidad restringido de una aeronave de construcción por aficionados se requiere que se haya emitido previamente el certificado de aeronavegabilidad provisional para realizar las pruebas en vuelo (Fase II).
2. El equipo evaluador comprobará la validez de la documentación aportada, utilizando la propia del formato de solicitud como lista de comprobación. La documentación presentada, además de estar completa y ser válida, debe avalar el tipo de requerimiento solicitado por el administrado.

Una vez el equipo evaluador haya determinado que la información requerida cumple con los requisitos anteriores, el equipo preparará el informe unificado para la matriculación, que se remitirá por correo electrónico al RMA, a la siguiente dirección: [rmac.aesa@seguridadaerea.es](mailto:rmac.aesa@seguridadaerea.es).

3. En caso de que el equipo evaluador considera necesaria una inspección física, acordará con el constructor la fecha para la presentación de la aeronave a la Autoridad para su inspección. El Jefe de la Unidad correspondiente emitirá la Comunicación de Inspección, que se remitirá al solicitante, adjuntando el plan de auditoría correspondiente. Asimismo, el Jefe de la Unidad correspondiente firmará la correspondiente Orden de Actuación.

4. El solicitante deberá haber aportado:

- a) La asignación de matrícula por parte del RMA, si no la tuviera antes.
- b) Si se considera necesario, declaración de cumplimiento con el Real Decreto 384/2015, por el que se aprueba el reglamento de matriculación de aeronaves civiles.

Asimismo, se aportará cumplimiento con los requisitos de la Orden FOM/1687/2015, de 30 de julio, por la que se establecen disposiciones complementarias sobre las marcas de nacionalidad y de matrícula de las aeronaves civiles, adjuntando prueba documental de ello (obligatoriamente fotográfica).

En caso de que el administrado desee instalar matrícula reducida, lo podrá solicitar a la DAEA, ver Guía de Información al Usuario **A-DSM-MTR-01** en la Web de AESA.

- c) Copia del documento con los resultados de las pruebas en vuelo, con resultado satisfactorio.
- d) Programa de Mantenimiento junto con su declaración. El propietario podrá usar (no obligatorio pero recomendable) el formato **AI-AFIS-P01-F12** para realizar la declaración.
- e) Póliza o certificado de seguro en vigor, conforme a la legislación vigente.
- f) Propuesta de licencia de estación de aeronave.
- g) Propuesta de hojas de características, junto con una declaración suya confirmando que los documentos propuestos son correctos.

5. El equipo evaluador procederá a la inspección física de la aeronave. Se tendrá en cuenta:

- a) El solicitante deberá permitir al personal de AESA que vaya a realizar las inspecciones el libre acceso a la aeronave cuando sea requerido para ello. No atender a este requisito supondrá la notificación formal de la denegación del certificado de aeronavegabilidad, independientemente del proceso sancionador a que pudiera haber lugar.
- b) Se tendrá en cuenta que el objetivo específico de la inspección es determinar si la aeronave es conforme a la construcción autorizada por AESA (tomando como referencia la autorización) y está en condiciones de operar con seguridad.
- c) Se comprobará que la aeronave dispone de letreros, cumpliendo con el Real Decreto 384/2015, por el que se aprueba el reglamento de matriculación de aeronaves civiles

Asimismo, se comprobará cumplimiento con los requisitos de la Orden FOM/1687/2015, de 30 de julio, por la que se establecen disposiciones complementarias sobre las marcas de nacionalidad y de matrícula de las aeronaves civiles.

- d) Se realizarán las pruebas en vuelo ante el equipo evaluador, según la selección de las pruebas a realizar que haya determinado el equipo evaluador.
- e) Una vez finalizada la inspección física, si existen constataciones procederá a emitir la correspondiente diligencia de actuación acompañada de la Parte 4 del informe técnico **AI-AFIS-P01-F15**. (Si no existen constataciones se pasará directamente a la Fase de Dictamen técnico).

En caso de que el personal actuario no sea funcionario, véase el procedimiento **AESA-PGIA-P01**.

- 6. El equipo evaluador determinará qué condiciones, restricciones o limitaciones aplican a la aeronave, para su notificación al solicitante como parte de la comunicación de discrepancias. Si bien no impiden la emisión del certificado de aeronavegabilidad solicitado, se deben referenciar en el certificado de aeronavegabilidad. Estas pueden proceder de:
  - a) Aquellas incluidas en el certificado de aeronavegabilidad provisional y que sigan siendo aplicables. Se comprobará que éstas incluyen las derivadas de la autorización, revisando si este documento establece limitaciones de uso, incluidas restricciones de espacio aéreo.
  - b) Discrepancias detectadas durante el proceso de inspección, que no impidan la emisión del certificado de aeronavegabilidad pero que deban considerarse.
  - c) Limitaciones operacionales aplicables. El cumplimiento con los requisitos operacionales es responsabilidad del propietario u operador. En el caso de que el equipo evaluador detecte, o el propio solicitante declare, la falta de cumplimiento con requisitos operacionales, se establecerá la correspondiente limitación de uso, incluidas restricciones de espacio aéreo.

### 6.3. Notificación del Dictamen Técnico al interesado

- 1. A la finalización completa del proceso de evaluación, se procederá el cierre de la actuación inspectora por el que el inspeccionado recibirá el Dictamen Técnico adjuntado el correspondiente informe técnico.
- 2. Si el Dictamen Técnico tiene discrepancias, el propio dictamen técnico vendrá con un plazo concedido para subsanarlas. En caso de solicitud de prórroga por parte del inspeccionado, ésta deberá ser solicitada antes de la finalización del plazo, e incluirá un plan alternativo de acciones correctoras. El equipo de evaluación será quien considere viable la extensión del plazo. En cualquier caso, el periodo de extensión adicional no deberá ser superior a tres meses salvo en excepcionales circunstancias.
- 3. Transcurrido el plazo concedido para el cierre de discrepancias indicadas en el Dictamen Técnico, el Funcionario Responsable procederá con la diligencia para determinar si se han subsanado (y procede emitir el certificado) o no (y procede denegarlo).

### 6.4. Emisión

- 1. A la finalización de la investigación anterior, procederá la resolución del procedimiento, para lo que la OSV transmitirá al JDAI, justificante del pago de la tasa, el Dictamen Técnico y, en su caso, la diligencia de subsanación de deficiencias. En el caso de que no se solucionen satisfactoriamente las deficiencias observadas en el Dictamen Técnico, el JDAI procederá a

proponer a la Directora de Seguridad de Aeronaves la denegación del certificado de aeronavegabilidad correspondiente, junto con la propuesta de resolución negativa.

2. En el caso de subsanación de las deficiencias, el equipo evaluador propondrá al JDAI la emisión del certificado de aeronavegabilidad solicitado. Se utilizará el informe técnico, parte 5, más la diligencia de subsanación para la recomendación de la emisión del certificado correspondiente. El certificado de aeronavegabilidad propuesto incluirá, si procede, las condiciones, restricciones y limitaciones que se hayan considerado pertinentes.
3. La emisión del Certificado de Aeronavegabilidad Especial Restringido se debe realizar en el formato **AI-AFIS-P01-F11** emitido por el jefe de la DAI. También se emitirá junto a éste el formato **AI-AFIS-P01-F21** Certificado Revisión Aeronavegabilidad AFIS Emitido por AESA.  
El equipo habrá preparado al DOSV los documentos anexos: hojas de características (formato **AI-AFIS-P01-F14**), y la licencia de estación de aeronave (formato **AI-AFIS-P01-F13**), si lleva equipos que lo requieran.
4. La DAI procederá a notificar al solicitante la emisión electrónica del certificado de aeronavegabilidad restringido una vez firmado, así como los documentos anexos.
5. La validez del certificado será ilimitada siempre y cuando el propietario lleve a cabo las revisiones cada dos años o 200 horas de vuelo marcadas por el RCAA indicadas en el apartado 7.2 y 7.5.

## **7. ACTIVIDADES POSTERIORES A LA EMISIÓN INICIAL DE LOS C. DE AERONAVEGABILIDAD**

### **7.1. General**

Los certificados de aeronavegabilidad de las aeronaves construidas por aficionados pueden ser modificados, renovados o suspendidos. Las actividades posteriores a la emisión del certificado de aeronavegabilidad siguen rigiéndose por la Orden de 31 de mayo de 1982.

En cuanto a las solicitudes de modificación de diseño y solicitudes de emisión de licencias de estación o certificados. Cuando se consideren trámites con falta de complejidad, se podrán desarrollar por procedimiento simplificado atendiendo al artículo 96 de Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones o por procedimiento ordinario según las fases establecidas.

Los procedimientos simplificados se llevarán atendiendo al artículo 96 de Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas teniendo en cuenta lo siguiente:

En cualquier momento del procedimiento anterior a su resolución, AESA podrá acordar continuar con arreglo a la tramitación ordinaria.

En cuanto a la duración de estos procedimientos simplificados, salvo que reste menos para su tramitación ordinaria, deberán ser resueltos en el plazo de 30 días a contar desde:

- (a) La fecha en la que se notifique al interesado el acuerdo de tramitación simplificada.
- (b) Desde la fecha de registro de la solicitud por parte del interesado.

Los procedimientos simplificados constarán únicamente de los siguientes trámites:

- (a) Inicio del procedimiento a solicitud del interesado.
- (b) Subsanación de la solicitud, en su caso.
- (c) Resolución.

En el caso de que alguno de los procedimientos requiriera de la realización de un trámite de los no previstos anteriormente, por ejemplo, de una inspección física, deberá ser tramitado de manera ordinaria según **AESA-PGIA-P01**.

## 7.2. Renovación (por caducidad)

Será necesaria una nueva emisión del certificado de revisión (renovación) cuando este haya llegado o vaya a llegar al final de su periodo de validez (caducidad).

La renovación producirá una extensión de la validez del certificado de aeronavegabilidad por un periodo igual al de la emisión inicial.

## 7.3. Renovación del CDA provisional

La renovación del certificado de aeronavegabilidad provisional deberá solicitarse en la misma OSV a cargo de la emisión inicial. Para ello, el interesado remitirá el formato **AI-AFIS-P01-F01** a la OSV supervisora, aportando la documentación correspondiente. La solicitud debería presentarse al menos 30 días antes de la fecha de caducidad, con el fin de poder evaluar con antelación la renovación solicitada.

Este requerimiento se tramitará conforme a los pasos aplicables de la Fase II.

En relación al certificado de aeronavegabilidad provisional, se tendrán en cuenta además los resultados de las pruebas en vuelo realizadas hasta ese momento.

La renovación se llevará a cabo por el propio Funcionario Responsable a través del formato **AI-AFIS-P01-F22 Certificado de Revisión CAP**. El inicio del nuevo periodo será la fecha de resolución del procedimiento o la del final del periodo de validez anterior, lo que más tarde ocurra.

## 7.4. Renovación Declarativa del CDA restringido

Siempre que se den las condiciones necesarias (que el certificado de aeronavegabilidad no esté caducado más de 24 meses y que no se hayan realizado modificaciones que afecten a las cualidades aerodinámicas, al centrado, a las características y a la estructura) el propietario de la aeronave, mediante declaración (formato **AI-AFIS-P01-F20**), certificará que su aeronave sigue mostrando conformidad con la construcción autorizada por AESA y cumpliendo con los requisitos aplicables para el mantenimiento de la aeronavegabilidad (programa de mantenimiento aprobado o declarado, directivas de aeronavegabilidad aplicables, etc.) y está en condiciones de operar con seguridad.

La renovación declarativa podrá realizarse desde 30 días antes de la finalización de la validez de la misma y antes de que hayan transcurrido 2 años desde la caducidad del Certificado. En caso de que hayan pasado más de dos años tras la fecha de validez del CAR, la renovación por declaración no podrá realizarse y deberá solicitarse la renovación a AESA siguiendo el procedimiento indicado en el punto 7.5.

El propietario de la aeronave deberá enviar el formato declarativo de renovación a la División de Aeronavegabilidad Inicial (DAI) mediante una de las dos siguientes opciones:

- a) a través de la sede electrónica de AESA, indicando que va dirigida a la División de Aeronavegabilidad Inicial.
- b) a través del registro físico de AESA, en su sede en Madrid.

Este formato declarativo se registrará en SIPA en el portal de aeronaves, a través de la matrícula de aeronave correspondiente.

La DAI se reserva el derecho de revisar que el formato declarativo está cumplimentado correctamente y de comunicarse con el administrado en caso de detectar errores que deban ser subsanados por el propietario.

La validez del certificado queda supeditada a la conservación de todas las declaraciones efectuadas hasta la fecha. Además, el propietario debe guardar el justificante de las notificaciones como prueba de que se ha enviado por registro las correspondientes notificaciones.

Dicha renovación no exime al propietario el deber del libre acceso a la aeronave a AESA para que se realicen las inspecciones que se considere oportuno.

De forma transitoria para los casos de los CAR emitidos con anterioridad a este procedimiento:

- a) Seguirá valiendo la última revisión firmada por la autoridad en el reverso del CAR y hasta la fecha u horas en ella indicada.
- b) Llegado el fin de su validez, el CAR y las siguientes renovaciones deberán ser realizadas mediante declaración por los propietarios conforme lo indicado en este procedimiento.

Asimismo, cuando la renovación la haga el propietario mediante certificado declarativo, la nueva validez del CAR se computará tomando como referencia el límite de caducidad del anterior certificado de renovación. En caso de realizarla AESA, la validez la determinará la fecha de emisión del nuevo CAR.

## 7.5. Renovación de CDA restringido por caducidad pasados 2 años

Cuando hayan pasado 2 años desde la fecha de caducidad del certificado de revisión de aeronavegabilidad, no se podrá presentar el formato declarativo **AI-AFIS-P01-F20**. En su defecto, tendrá que presentarse el formato de solicitud **AI-AFIS-P01-F25** a la OSV supervisora.

En caso de que el inspector considere que no se requiere inspección física, se podrá usar el procedimiento simplificado como se indica en el apartado 7.8.1 siempre y cuando el interesado no haya indicado en la solicitud que no desea realizar el procedimiento simplificado. Si el inspector considera necesario realizar inspección física, se seguirá el punto 7.8.2.

Una vez que la OSV supervisora haya evaluado satisfactoriamente tanto la solicitud, según los puntos aplicables al propio formato de solicitud, como la inspección física, si se considerase necesaria, se emitirá el correspondiente certificado de renovación **AI-AFIS-P01-F21**.

El certificado de renovación **AI-AFIS-P01-F21** deberá estar firmado por el FRC correspondiente. El inicio del nuevo periodo de validez será la fecha de resolución del procedimiento (independientemente de la fecha del final del periodo de validez anterior).

La validez del CAR queda supeditada a la conservación de todos los certificados de renovación efectuados hasta la fecha, incluye los **AI-AFIS-P01-F20** si son certificados de renovación declarativos por el propietario o **AI-AFIS-P01-F21** si son certificados de renovación emitidos por AESA, siendo este último aplicable al haber estado la aeronave más de dos años con el CAR caducado o siendo emisión de un nuevo CAR.

En caso de que la aeronave haya sufrido un accidente y su matrícula no se haya llegado a cancelar, el propietario una vez reparada la aeronave, deberá de realizar la solicitud renovación del CAR siguiendo las indicaciones de este apartado. Adjuntando al formato de solicitud **AI-AFIS-P01-F25** la documentación generada durante la reparación, así como fotografías del antes y después.

## 7.6. Transferencia de la aeronave y otros cambios al Programa de Mantenimiento

En caso de que la aeronave cambie de titular registral, permaneciendo en el Registro de Matrícula de Aeronaves español, el CAR continuará vigente junto con el certificado de renovación (tanto si es el declarativo, **AI-AFIS-P01-F20**, como si es el emitido por AESA, **AI-AFIS-P01-F21**). La Licencia de Estación de aeronave, en caso de que aplique, también continuará vigente al ser transferida la aeronave a un nuevo propietario.

El nuevo propietario deberá emitir una declaración del Programa de Mantenimiento (PM). El nuevo PM se notificará a la OSV junto con dicha declaración, antes de poder operar la aeronave de una de las siguientes maneras:

- a) a través de la sede electrónica de AESA, sección "solicitud general", indicando que va dirigido a la División de Aprobaciones y Estandarización de Aeronavegabilidad (DAEA).
- b) a través del registro físico de AESA, en su sede en Madrid.

Posteriores cambios que afecten al PM, deberán notificarse igualmente a la DAEA, junto con una nueva declaración de PM. Dicha notificación deberá hacerse en los 10 días posteriores a la firma de la declaración.

El formato **AI-AFIS-P01-F12** se puede considerar válido para realizar la declaración, aunque no será obligatorio usar dicho formato por el propietario.

Todas las modificaciones que se realicen en el PM deberán de ser registradas en el **AI-AFIS-P01-F24**.

## 7.7. Modificaciones posteriores a la emisión inicial del CAR

Posterior a la emisión del certificado de aeronavegabilidad restringido, el propietario de la aeronave podrá solicitar introducir modificaciones en el modelo aprobado. Para ello, remitirá según aplique a la DAI el formato de solicitud **AI-AFIS-P01-F25**.

### **7.7.1. Tramitación del diseño de la modificación por el procedimiento simplificado**

Siempre y cuando el interesado no haya indicado en la solicitud que no desea realizar el procedimiento simplificado, aquellas solicitudes de modificación que requieran únicamente inspección documental, se podrán tramitar mediante el procedimiento administrativo simplificado:

- a) Consistirá en la emisión de la solicitud, evaluación documental y resolución de la solicitud. Dicha resolución consistirá, en la emisión de un comunicado por el cual se aprueba la modificación que se pretende realizar.

No se requiere la emisión del correspondiente informe técnico ni dictamen técnico ni la correspondiente recepción de solicitud, si esta se encuentra bien conformada.

- b) El equipo evaluador evaluará y comprobará la validez de la documentación aportada, utilizando el propio formato de solicitud como lista de comprobación.
- c) Si la solicitud no reúne los requisitos para proceder a evaluar esta, se efectuará la notificación al interesado utilizando el formato de Subsanción Inicial. En el caso de que los documentos presentados no justificasen adecuadamente la solicitud, se efectuará una notificación al interesado utilizando el formato Requerimiento de Documentación.
- d) Cuando la solicitud justifique la modificación que se pretender hacer, la DAI enviará un comunicado aprobando la modificación para ser incorporada, dicho comunicado tendrá la referencia de aprobación de la modificación.
- e) En caso de no recibir la documentación, se podrá poner fin al trámite mediante la notificación del formato AESA-PGIA-P01-F03 Resolución por la que se da por desistido al interesado.

### **7.7.2. Tramitación del diseño de la modificación por el procedimiento ordinario**

En caso de que no pueda aplicarse el procedimiento simplificado, el procedimiento de evaluación de una solicitud de modificación ordinaria constará de las siguientes fases:

- a) Emisión de la solicitud: se dará de alta el expediente de solicitud de modificación.
- b) Cuando los resultados de las pruebas en vuelo requeridas por el RCAA (Art. 17) puedan verse afectados por las modificaciones introducidas o por el cambio en la clasificación de la aeronave, será necesaria además la repetición satisfactoria de dichas pruebas de vuelo. Debiendo el solicitante presentar un plan de pruebas en vuelo aceptable.

Estos vuelos de prueba podrán realizarse bajo su propio certificado de aeronavegabilidad restringido, siempre que no haya perdido su validez. En caso contrario, se requerirá la emisión de una autorización de vuelo de acuerdo con el procedimiento **AI-CANO-P01**.

- c) Finalizada la evaluación comienza el Dictamen Técnico que se emitirá conforme el apartado siguiente.
- d) A la finalización completa del proceso de investigación, se procederá al cierre de la actuación inspectora utilizando el formato de Dictamen Técnico y adjuntando el correspondiente informe técnico.
- e) Si el Dictamen Técnico contiene deficiencias:

- I. El administrado podrá pedir una extensión del plazo dado. El periodo de extensión adicional no deberá ser superior a tres meses salvo en excepcionales circunstancias.
  - II. Transcurrido el plazo concedido el Funcionario Responsable procederá con la diligencia para determinar si se han subsanado (y procede emitir el certificado) o no (y procede denegarlo).
  - III. En caso de no subsanación la Unidad responsable, enviará la propuesta de resolución negativa a el Coordinador de Aeronavegabilidad. El Coordinador lo elevará a la firma de la Directora de Seguridad de Aeronaves que emitirá la resolución negativa del procedimiento.
- f) Fase de Emisión: la DAI emitirá un comunicado por el cual se acepta la modificación que se pretende introducir a la aeronave. Dicho comunicado tendrá la referencia de aprobación de la modificación.

## 7.8. Solicitudes de emisión de certificados o licencias de Estación de Aeronave

El certificado de aeronavegabilidad de la aeronave previamente emitido perderá su validez (suspensión) por la introducción de modificaciones que afecten a la configuración general de la aeronave hasta que se emita el certificado, hojas de características o licencia de estación correspondiente que restituyan la validez del Certificado de Aeronavegabilidad Restringido.

Para solicitar el remplazo del certificado que haya quedado obsoleto o requiera ser corregido, el propietario de la aeronave deberá realizar la solicitud de dicho certificado o licencia de estación a la OSV supervisora, a través del **AI-AFIS-P01-F25**.

### 7.8.1. Tramitación de solicitudes de emisión según el procedimiento simplificado

Siempre y cuando el interesado no haya indicado en la solicitud que no desea realizar el procedimiento simplificado, aquellas solicitudes de emisión que requieran únicamente inspección documental, se podrán tramitar mediante el procedimiento administrativo simplificado:

- a) El inspector creará el expediente, realizará la evaluación documental y se emitirá la resolución de la solicitud. Dicha resolución consistirá, en la emisión del certificado o licencia de estación de aeronave que apliquen.
- b) No se requiere la emisión del correspondiente informe técnico ni dictamen técnico ni la correspondiente recepción de solicitud, si esta se encuentra bien conformada.
- c) El equipo evaluador evaluará y comprobará la validez de la documentación aportada, utilizando el propio formato de solicitud como lista de comprobación.
- d) Si la solicitud no reúne los requisitos para proceder a evaluar esta, se efectuará la notificación al interesado utilizando el formato de Subsanción Inicial. En el caso de que los documentos presentados no justificasen adecuadamente la solicitud, se efectuará una notificación al interesado utilizando el formato Requerimiento de Documentación (AESA-PGIA-P01-F01B). Una vez subsanado, no se requiere diligencia de subsanación.
- e) Cuando la solicitud justifique la emisión que se pretender hacer, la OSV emitirá el certificado o licencia de estación que apliquen según la solicitud:
  - I. Certificado de Aeronavegabilidad Restringido, formato **AI-AFIS-P01-F11**

- II. Hojas de Características, formato **AI-AFIS-P01-F14**
  - III. Licencia de Estación de Aeronaves, formato **AI-AFIS-P01-F13**
  - IV. Certificado de Renovación CAR, formato **AI-AFIS-P01-F21**
- f) En caso de no recibir la documentación, se podrá poner fin al trámite mediante la notificación de Resolución por la que se da por desistido al interesado.

### **7.8.2. Tramitación de solicitudes de emisión según el procedimiento ordinario**

En caso de que no pueda aplicarse el procedimiento simplificado, el procedimiento de evaluación de una solicitud de modificación ordinaria constará de las siguientes fases:

- a) Se dará de alta el expediente de solicitud de modificación y se archivará toda la documentación que se genere en este proceso.
- b) Como regla general, se inspeccionará físicamente la aeronave en cada modificación instalada que requiera la emisión de un nuevo certificado o la emisión inicial de una licencia de estación.
- c) Finalizada la evaluación comienza el Dictamen Técnico que se emitirá conforme el apartado siguiente.
- d) A la finalización completa del proceso de investigación, se procederá al cierre de la actuación inspectora utilizando el formato de Dictamen Técnico y adjuntando el correspondiente informe técnico.
- e) Si el Dictamen Técnico contiene deficiencias:
  - I. El administrado podrá pedir una extensión del plazo dado. El periodo de extensión adicional no deberá ser superior a tres meses salvo en excepcionales circunstancias.
  - II. Transcurrido el plazo concedido el Funcionario Responsable procederá con la diligencia para determinar si se han subsanado (y procede emitir el certificado) o no (y procede denegarlo).
  - III. En caso de no subsanación la Unidad responsable, enviará la propuesta de resolución negativa al Coordinador de Aeronavegabilidad. El Coordinador lo elevará a la firma de la Directora de Seguridad de Aeronaves que emitirá la resolución negativa del procedimiento.
- f) Fase de Emisión: la OSV emitirá un comunicado por el cual se acepta la modificación que se pretende introducir a la aeronave.
  - I. Certificado de Aeronavegabilidad Restringido, formato **AI-AFIS-P01-F11**
  - II. Hojas de Características, formato **AI-AFIS-P01-F14**
  - III. Licencia de Estación de Aeronaves, formato **AI-AFIS-P01-F13**
  - IV. Certificado de Renovación CAR, formato **AI-AFIS-P01-F21**

### **7.9. Modificaciones posteriores a la emisión del CDA provisional**

El constructor de la aeronave podrá solicitar introducir modificaciones posteriores a la emisión del CAP. Para ello, usará el formato **AI-AFIS-P01-F01** completando los datos que apliquen.

El formato será remitido a la OSV supervisora cuando se requiera modificar las limitaciones aplicables: piloto y/o campo de vuelo o aeródromo autorizados para las pruebas en vuelo. Siendo aceptable tramitar exclusivamente estas solicitudes de forma documental siempre que no haya transcurrido más de seis meses desde la última inspección física.

En relación con el certificado de aeronavegabilidad provisional, se tendrán en cuenta los resultados de las pruebas en vuelo realizadas hasta ese momento.

La OSV emitirá, **AI-AFIS-P01-F22**, Certificado Revisión Aeronavegabilidad CAP y hará la petición a la DAI para que emita la renovación de la matrícula de prueba la cual tendrá el mismo periodo de tiempo de validez que el **AI-AFIS-P01-F22**.

Sólo se emitirá un nuevo Certificado de Aeronavegabilidad Provisional (CAP) si se requieren cambiar los datos de este, en cuyo caso se procederá a la retirada del anterior y a la emisión del nuevo certificado, indicando en el campo "Ejemplar nº" el número consecutivo siguiente al anterior.

En caso de que se produzcan cambios en el diseño o en los métodos de construcción que no coincidan con los datos de la solicitud de construcción previamente autorizada. El constructor deberá solicitar la incorporación de dichos cambios a la DAI, a través del formato **AI-AFIS-P01-F01**. La DAI en base a la propuesta del equipo evaluador, emitirá el formato **AI-AFIS-P01-F18** Resolución Positiva de la aceptación de dichos cambios en la construcción.

Como regla general, se inspeccionará físicamente la aeronave en cada modificación.

No será necesaria la apertura de un nuevo expediente, ya que se considera como parte del expediente de construcción.

## 7.10. Suspensión, revocación y renuncia

El procedimiento se inicia en el momento que alguna unidad de AESA disponga de evidencias de que no se han cumplido las condiciones establecidas para el mantenimiento de la validez del Certificado de Aeronavegabilidad.

Finalmente, si se trata de una baja en el RMA, o si el titular renunciara al certificado, no será necesario iniciar el procedimiento, pero la Unidad correspondiente le reclamará al titular la devolución del certificado si este se emitió por medios convencionales o se procederá a su anulación informática si se emitió con firma electrónica. Se actuará de igual manera si, una vez iniciado el procedimiento, la aeronave no conservara la misma matrícula o el titular renunciará al certificado, dándose en este caso por finalizado el procedimiento.

El incumplimiento de la obligación de devolver el certificado, dará lugar al correspondiente expediente sancionador según la Ley 21/2003. En este caso, se dará la máxima publicidad a la suspensión o revocación del certificado: página web de AESA, etc.

En el caso en que RMA haya cancelado una matrícula debido a que el Certificado de Aeronavegabilidad lleve caducado más de 5 años, o bien se haya dado de baja la matrícula por accidente, el certificado de aeronavegabilidad será revocado en ambos casos. El solicitante, tendrá que volver a solicitar la emisión del CAR, a través del formato **AI-AFIS-P01-F25** (rellenando aquellos apartados que apliquen para renovación de CAR). No siendo necesaria el inicio de la construcción

de nuevo. AESA se reserva el derecho de realizar las inspecciones necesarias para comprobar el estado de aeronavegabilidad de la aeronave.

En el caso de que proceda, la Unidad correspondiente levantará la suspensión. Si el certificado se emitió por medios convencionales, se emitiría electrónicamente, si fuera posible o en caso contrario se emitiría uno nuevo por medios convencionales.

## **8. CRITERIOS ESPECÍFICOS ESTANDARIZADOS EN AERONAVES DE CONSTRUCCIÓN POR AFICIONADOS**

### **8.1. Gestión de las tareas de mantenimiento de la aeronavegabilidad**

El titular de la aeronave gestionará las siguientes tareas, aplicables en su caso, necesarias para el mantenimiento de la aeronavegabilidad:

1. Control de las horas de vuelo, ciclos o aterrizajes.
2. Cumplimentación de las inspecciones de mantenimiento pre-vuelo, tareas de servicio (tales como lubricación, engrase, relleno, ajuste, reglaje, etc.) y revisiones o chequeos periódicos y no periódicos establecidos por el fabricante de la aeronave y sus componentes.
3. Sustitución de los componentes o piezas instalados en la aeronave una vez que alcancen la vida límite, o en su caso, realización de las inspecciones, revisiones o chequeos periódicos a dichos elementos, según lo establecido por el fabricante de la aeronave y sus componentes.
4. Disposición de los datos actualizados correspondientes al peso y centrado de la aeronave.
5. Control de los defectos y averías surgidos durante la operación de la aeronave y en su caso resolución de conformidad con la información proporcionada por los titulares y fabricantes arriba señalados o bien mediante métodos o técnicas estandarizados en el ámbito aeronáutico.
6. Modificación y reparación de la aeronave, cuando proceda, de conformidad con la documentación elaborada por el fabricante de la aeronave y sus componentes y, en su caso, aprobada por AESA.
7. Cumplimentación de las directivas de aeronavegabilidad aplicables o cualquier otro requerimiento exigible aprobado por AESA.
8. Registro documental y conservación, en un soporte adecuado, del detalle correspondiente a las tareas anteriormente citadas.
9. Elaboración y actualización de un programa de mantenimiento para la aeronave.

### **8.2. Ejecución del mantenimiento de la aeronave**

La ejecución material de las tareas de mantenimiento sobre la aeronave se llevará a cabo de conformidad con lo siguiente:

1. Medios humanos

El personal encargado de los trabajos de mantenimiento ya sea individualmente o formando parte de una organización, dispondrá de la competencia técnica suficiente para el cumplimiento de las tareas aplicables, siendo ésta garantizada mediante el conocimiento adecuado de la aeronave y sus componentes, así como de la experiencia en los métodos, técnicas y prácticas estándar utilizados en el mantenimiento de aeronaves.

## 2. Medios técnicos

### a) Instalaciones, útiles, herramientas y equipos.

Los trabajos se realizarán en instalaciones apropiadas a la naturaleza de los mismos, siendo utilizados los útiles, herramientas o equipos requeridos o recomendados por el fabricante o constructor de la aeronave y sus componentes.

En ausencia de los medios citados y bajo la responsabilidad del propietario de la aeronave o personal u organización contratada, podrá ser utilizado cualquier otro elemento alternativo que, observando las mismas funcionalidades o características técnicas, garantice un nivel de seguridad y prestaciones equivalente al original.

### b) Partes, piezas, materiales y consumibles

Serán preferentemente utilizados repuestos originales procedentes del fabricante de la aeronave y sus componentes o sus proveedores, o bien obtenidos por otros cauces que permita acreditar su identificación y estado.

En aquellos casos en los que por el tipo de aeronave proceda su instalación, el titular de la aeronave, bajo su responsabilidad, podrá fabricar partes y piezas para el montaje en su propia aeronave.

La utilización de materiales o elementos consumibles se realizará siguiendo las especificaciones técnicas definidas por el fabricante o constructor de la aeronave.

### c) Documentación técnica y requerimientos normativos

El personal u organización responsable utilizará la documentación técnica actualizada elaborada por el fabricante o constructor de la aeronave y sus componentes, contenida en cualquier soporte y forma, ya sea manual de mantenimiento, manual de operación, boletines o cartas de servicio o similar, así como, en su caso, la información técnica contenida en los programas de mantenimiento.

Así mismo, serán cumplimentadas de acuerdo con su contenido las directivas de aeronavegabilidad u otros requerimientos de carácter obligatorio aprobados por AESA.

Las revisiones generales de motor, hélice u cualquier tipo de componente instalado en la aeronave se efectuarán de conformidad con las instrucciones de mantenimiento contenidas en la

documentación elaborada por el fabricante del componente o, en su caso, las diseñadas a tal efecto por el constructor de la aeronave.

### 3. Métodos, técnicas y prácticas de mantenimiento

La realización de las tareas de mantenimiento se efectuará de conformidad con los procedimientos contenidos en las instrucciones de mantenimiento de la aeronavegabilidad elaboradas por el fabricante o constructor de la aeronave o, en su caso, complementados mediante la utilización de métodos, técnicas o prácticas estándar comúnmente aceptadas en el mantenimiento de aeronaves.

### 4. Actividades de mantenimiento sobre la aeronave (preparación, ejecución, puesta en servicio, documentación, etc.)

La persona u organización responsable de la cumplimentación de las tareas de mantenimiento efectuará la planificación, preparación, ejecución y puesta en servicio de las mismas, finalizando los trabajos mediante la anotación de la certificación correspondiente en los libros de la aeronave, documento o medio reglamentario que AESA determine.

Dicha certificación contendrá la fecha, localización e identificación del responsable de los trabajos, así como los datos e información esenciales que permitan describir las actividades realizadas.

## 8.3. Paracaídas balístico

### 8.3.1. Instalación de paracaídas balístico

Se comprobará que el propietario / constructor ha considerado los siguientes puntos:

1. Coincide el paracaídas con el tamaño, el peso y la velocidad máxima de la aeronave a la que se puede activar el paracaídas. Dichos datos deben ser consultados con el fabricante del paracaídas.
2. Cómo posicionar y montar el paracaídas.
3. Señalización externa de las marcas del tipo de peligro y localización de este, debe estar claramente identificable. Se recomienda considerar las instrucciones del fabricante o a falta de ellas, se podrá usar como referencia indicaciones dadas por una autoridad extranjera como la CAA (documento CAP 482) o la FAA (documento AC 45-4).
4. El efecto del paracaídas sobre el peso y balance de la aeronave antes del despliegue y la actitud de toma de contacto de la aeronave después del despliegue.
5. Compatibilidad de las cargas de apertura y los límites de diseño estructural de la aeronave.
6. El enrutamiento de la brida y el arnés.
7. El enrutamiento de la carcasa de activación.
8. La ubicación de la palanca de activación en la cabina.
9. Incorporación de procedimientos de despliegue de paracaídas en el plan de emergencia en vuelo o similar y lista de verificación de emergencia.

10. El tiempo de despliegue, desde la activación hasta la apertura completa del paracaídas.

### **8.3.2. Recomendaciones de mantenimiento en paracaídas balístico**

1. Si se instala un paracaídas balístico, el constructor debe agregar los elementos de inspección del paracaídas balístico apropiados a la lista de verificación de inspección previa al vuelo de la aeronave.
2. El constructor también debe agregar el programa de re-empaque/re-acondicionamiento del fabricante de paracaídas balísticos al programa de mantenimiento, así como las inspecciones de mantenimiento programadas.

### **8.4. Concepto de ultraligero en aeronaves de construcción por aficionados**

Se emplea el término “ultraligero” en las hojas de características AI-AFIS-P01-F14, para establecer que aeronaves de construcción por aficionados cumplen o no, con los requisitos definidos en el apartado siguiente.

### **8.5. Requisitos a las aeronaves consideradas ultraligeras**

1. En aeronaves de construcción por aficionados aplicará las restricciones operacionales de las aeronaves de construcción por aficionados según Resolución de 15 de junio de 1994, de la Dirección General de Aviación Civil.

No obstante:

- a) Para las aeronaves de construcción por aficionados que ya dispongan de un CdA en vigor o aquellas que hayan iniciado su construcción antes del 9 de octubre de 2022 y en ambos casos aquellas que cumplan las condiciones incluidas en el artículo 1 del Real Decreto 2876/1982 o bien las del artículo 1 del Real Decreto 765/2022, podrán ser operadas por un piloto que disponga de una licencia de piloto ULM con la habilitación en vigor correspondiente y con las limitaciones operativas propias del ULM dispuestas en el artículo 4, apartado 1, letras a), b), c), d) y e), así como el artículo 4, apartado 2, salvo la necesidad de uso de infraestructuras aeronáuticas que cumplan con la normativa de aplicación, del Real Decreto 765/2022.
  - b) Las aeronaves que hayan iniciado su construcción desde el 9 de octubre de 2022 en adelante, si cumplen los requisitos establecidos en el Artículo 1 (puntos 2, 3 y 4) del Real Decreto 765/2022, podrán ser voladas igualmente por un piloto que disponga de una licencia de piloto ULM con la habilitación en vigor correspondiente y con las limitaciones operativas propias del ULM recogidas en el artículo 4 apartado 1, letras a), b), c), d) y e), así como el artículo 4, apartado 2, salvo la necesidad de uso de infraestructuras aeronáuticas que cumplan con la normativa de aplicación, del Real Decreto 765/2022.
2. Aquellas aeronaves que según el punto 1 a) anterior puedan seguir siendo consideradas ultraligeras (ULM) según el artículo 1 del Real Decreto 2876/1982. Deberán además de cumplir que ninguno de los valores siguientes resulte mayor a la MTOM:

- a) Monoplaza: peso en vacío + 70 kg + peso de la capacidad máxima de combustible.
  - b) Multiplaza: peso en vacío + 70 kg x núm. de plazas + 5 kg de combustible.
3. El Real Decreto 765/2022 considera aeronave ULM aquellas terrestres con no más de dos plazas de hasta 600 kg de MTOW y con una velocidad calibrada de pérdida 45 nudos (83,34 km/h).
- Además, el peso en vacío deberá ser compatible con dichas limitaciones, de manera que este, junto con la suma de los siguientes dos casos no podrá superar el peso máximo al despegue:
- a) La masa obtenida de sumar 85 kg por cada ocupante para los que la aeronave esté autorizada, más la masa del combustible requerido para la operación de la aeronave a potencia máxima continua durante dos horas; o
  - b) la masa obtenida de sumar 85 kg más la masa de combustible utilizable que la aeronave pueda alojar en sus depósitos.
4. Cualquier emisión de Hojas de Características posterior a la emisión inicial del CAR, que implique un cambio en la consideración de la aeronave a Ultraligero, requerirá previamente que el propietario tenga un documento de realización de pesada llevada a cabo por la autoridad, por el cual se pueda verificar que la aeronave cumple con los pesos requeridos.
5. Cualquier aeronave considerada ultraligera que solicite un cambio de operación a escuela, deberá de realizarse la inspección física, la cual conllevará la realización de una pesada.
6. Se realizará la inspección física siguiendo la guía de inspección G-DAEA-ULM-02, y se efectuará una pesada para las aeronaves consideradas como ultraligero después de cualquier modificación que pueda afectar al peso y centrado de la aeronave a juicio del inspector, a menos que venga referenciado en las instrucciones del propio fabricante que la pesada no es necesaria.

## 8.6. Lista de verificación para instalación de nuevos equipos e instrumentos

1. Que el nuevo equipamiento se ha instalado de acuerdo con las instrucciones contenidas en el manual de instalación del fabricante y se han realizado las inspecciones y pruebas que en este manual se establecen con resultados satisfactorios.
2. Que las modificaciones realizadas en las partes afectadas de la estructura de la aeronave para instalar el nuevo equipamiento pueden soportar las cargas que se producen durante la operación de la aeronave sin deformaciones o roturas.
3. Que tornillería utilizada para retener el nuevo equipamiento en su posición puede resistir las cargas que se producen durante la operación en vuelo y el aterrizaje, incluyendo un aterrizaje de emergencia.
4. Que el incremento de peso es despreciable, al igual que la posible variación de los límites del centro de gravedad establecidos por el fabricante de la aeronave
5. Que los nuevos equipos cumplen con especificaciones aprobadas y tiene las características para poder funcionar sin fallos en las condiciones ambientales presentes en la ubicación específica de la aeronave donde se instale el equipo.

6. Que la variación del consumo eléctrico debido al funcionamiento de los nuevos equipos e instrumentos es mínima y por lo tanto puede ser asumida por el sistema de generación de energía eléctrica del avión
7. Que las características de tensión y tolerancia de tensión de los nuevos equipos e instrumentos son compatibles con la fuente de energía eléctrica de la aeronave.
8. Que todo el material eléctrico utilizado para realizar la instalación cumple con los requisitos de protección contra el fuego y sus características son adecuadas para garantizar el funcionamiento de los nuevos equipos e instrumentos.
9. Que para garantizar la seguridad del tendido del nuevo cableado se han seguido las practicas estándar definidas por la FAA en el Capítulo 11 de su AC 43.13-1B.
10. Que, en caso de instalar nuevos instrumentos, verificar que estos se instalan en la misma posición que los mismos que anteriormente estaban instalados, y verificar que se han realizado todas las pruebas requeridas por el fabricante de los instrumentos.
11. Que los controles de los equipos instalados para uso en vuelo son fácilmente accesibles para el piloto y que tiene una vista sin obstrucciones de la información mostrada desde la posición normal de asiento.
12. Que el equipamiento instalado no restringe indebidamente la salida de emergencia de los ocupantes de la cabina, ni perjudica de la visión del exterior de la aeronave.
13. Que se han realizado unas pruebas con resultados satisfactorios para comprobar compatibilidad electromagnética de los nuevos equipos y con los equipos ya instalados en la aeronave.
14. Si han instalado nuevas antenas, que se ha verificado en vuelo, realizando maniobras normales, el correcto funcionamiento de los nuevos equipos, sin que se hayan observado efectos adversos en el funcionamiento del resto de sistemas de la aeronave.
15. Que se ha verificado la posible nueva desviación que pueda sufrir la brújula por el funcionamiento del nuevo equipamiento y esta se haya anotado en la carta de corrección.
16. Que se han tenido en cuenta instrucciones para el mantenimiento de la aeronavegabilidad establecidas por el fabricante del nuevo equipamiento, para su incorporación al manual de mantenimiento de la aeronave.

## 8.7. Características de aerodinos que son veleros o motoveleros

1. Planeadores cuyo peso máximo al despegue no supere los 750 kg;
2. Planeadores motorizados de un solo motor (encendido por compresión o ignición) cuyo valor de diseño  $W/b^2$  (peso por envergadura al cuadrado) no sea superior a  $3(W [kg], b[m])$  y cuyo peso máximo al despegue no exceda los 850 kilos; y
3. Planeadores y planeadores motorizados cuyo número de ocupantes no exceda de dos.