

Guía de usuario en aeronaves de construcción por aficionados



REGISTRO DE EDICIONES																																
EDICIÓN	Fecha de APLICABILIDAD	MOTIVO DE LA EDICIÓN DEL DOCUMENTO																														
01	24/05/2023	<ul style="list-style-type: none"> -Nueva gestión documental de AESA, G-DAI-AFIS-02 pasa a nombrarse AI-AFIS-P01-GU01. -Sustituye al G-DAI-AFIS-02 Ed. 1.1. -Procedimiento simplificado de Solicitud de Licencia de Estación. -Estandarización en el criterio de evaluación de modificaciones posteriores a la emisión del CAR. -Nuevo formato Solicitudes para aeronaves con el CAR emitido (aeronaves ya construidas). -Hojas de Características se comienzan a emitir para todas las aeronaves. -Nuevo formato donde se lista todas las modificaciones hechas a la aeronave. -Eliminación del F-DAI-AFIS-04B Solicitud de Aceptación de Cargos de Gestión Telemática. 																														
02	10/07/2023	Aclaración en la sección 8.5 - Requisitos a las aeronaves consideradas ultraligeras.																														
03	17/06/2025	<ul style="list-style-type: none"> - Actualización de los formatos de certificados de la aeronavegabilidad y revisión de aeronavegabilidad. A continuación, se muestra una tabla que muestra cómo cambiarán las referencias de los nuevos certificados que se vayan a emitir: <table border="1" style="margin-left: 40px; margin-bottom: 10px;"> <thead> <tr> <th>Certificado</th> <th>Formato Anterior</th> <th>Formato Nuevo</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Hojas de Características</td> <td>AI-AFIS-P01-F14 Ed.03</td> <td>AESA 22</td> </tr> <tr> <td>CAP</td> <td>AI-AFIS-P01-F10</td> <td>AESA 23</td> </tr> <tr> <td>CAR</td> <td>AI-AFIS-P01-F21</td> <td>AESA 24</td> </tr> <tr> <td>Licencia de Estación</td> <td>AI-AFIS-P01-F13 Ed. 01</td> <td>AESA 28</td> </tr> <tr> <td>CRA CAR</td> <td>AI-AFIS-P01-F11</td> <td>AESA N15a</td> </tr> <tr> <td>CRA CAR Declarativo</td> <td>AI-AFIS-P01-F20</td> <td>AESA N15b</td> </tr> <tr> <td>CRA CAP</td> <td>AI-AFIS-P01-F22</td> <td>AESA N15p</td> </tr> <tr> <td>Autorización de vuelo</td> <td>F-DC-CANO-22 1.0</td> <td>AESA 20a</td> </tr> <tr> <td>Condiciones de Vuelo</td> <td>N/A</td> <td>AESA 18b</td> </tr> </tbody> </table> <ul style="list-style-type: none"> - El trámite de renovación del Certificado de Revisión de la Aeronavegabilidad (CRA) se saca de este procedimiento y pasa a ser gestionado por la DAEA. Ver guía en la web de AESA: AC-ARC-P02-GU01 <i>Guía Certificado de Revisión de la Aeronavegabilidad</i>. - Programa de Mantenimiento cambia a régimen declarativo, se saca de este procedimiento y pasa a ser gestionado por la DAEA. Ver guía en la web de AESA: AC-PMNA-P01-GU01 <i>Guía de Información al Usuario para Programas de Mantenimiento de Aeronaves NO EASA</i>. 	Certificado	Formato Anterior	Formato Nuevo	Hojas de Características	AI-AFIS-P01-F14 Ed.03	AESA 22	CAP	AI-AFIS-P01-F10	AESA 23	CAR	AI-AFIS-P01-F21	AESA 24	Licencia de Estación	AI-AFIS-P01-F13 Ed. 01	AESA 28	CRA CAR	AI-AFIS-P01-F11	AESA N15a	CRA CAR Declarativo	AI-AFIS-P01-F20	AESA N15b	CRA CAP	AI-AFIS-P01-F22	AESA N15p	Autorización de vuelo	F-DC-CANO-22 1.0	AESA 20a	Condiciones de Vuelo	N/A	AESA 18b
Certificado	Formato Anterior	Formato Nuevo																														
Hojas de Características	AI-AFIS-P01-F14 Ed.03	AESA 22																														
CAP	AI-AFIS-P01-F10	AESA 23																														
CAR	AI-AFIS-P01-F21	AESA 24																														
Licencia de Estación	AI-AFIS-P01-F13 Ed. 01	AESA 28																														
CRA CAR	AI-AFIS-P01-F11	AESA N15a																														
CRA CAR Declarativo	AI-AFIS-P01-F20	AESA N15b																														
CRA CAP	AI-AFIS-P01-F22	AESA N15p																														
Autorización de vuelo	F-DC-CANO-22 1.0	AESA 20a																														
Condiciones de Vuelo	N/A	AESA 18b																														
04	Desde publicación	Ver apartado 11																														

REFERENCIAS	
CÓDIGO	TÍTULO
REGLAMENTO (UE) Nº 2018/1139	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 39/2015	LEY 39/2015, DE 1 DE OCTUBRE, DEL PROCEDIMIENTO ADMINISTRATIVO COMÚN DE LAS ADMINISTRACIONES PÚBLICAS
ORDEN 31 MAYO 1982	ORDEN DE 31 DE MAYO DE 1982 POR LA QUE SE APRUEBA UN NUEVO REGLAMENTO PARA LA CONSTRUCCIÓN DE AERONAVES POR AFICIONADOS
REAL DECRETO 765/2022	REAL DECRETO 765/2022, POR EL QUE SE REGULA EL USO DE AERONAVES MOTORIZADAS ULTRALIGERAS (ULM)

LISTADO DE ACRÓNIMOS	
ACRÓNIMO	DESCRIPCIÓN
AD	DIRECTIVA DE AERONAVEGABILIDAD
AESA	AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD AÉREA
AI	AERONAVEGABILIDAD INICIAL
AV	AUTORIZACIÓN DE VUELO
CA	COORDINADOR DE AERONAVEGABILIDAD
CACI	CONVENIO DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL (CHICAGO, 1944)
CAP	CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDAD PROVISIONAL
CAR	CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDAD RESTRINGIDO
CRA	CERTIFICADO DE REVISIÓN DE LA AERONAVEGABILIDAD
CV	CONDICIONES DE VUELO
DA	DISPOSICIÓN ADICIONAL
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 AFICIONADO
RD	REAL DECRETO
RMA	REGISTRO DE MATRÍCULA DE AERONAVES
SIPA	SISTEMA INTEGRADO DE PROCESOS AERONÁUTICOS
ULM	AERONAVE ULTRALIGERA MOTORIZADA

ÍNDICE

1.	OBJETO Y ALCANCE.....	7
2.	DEFINICIONES.....	7
3.	GENERAL	8
	Comunicación	8
	Resumen del trámite completo de construcción de aeronave	9
	Fases de la solicitud para aeronave usada construida de otro Estado	10
4.	FASE I: AUTORIZACIÓN E INSPECCIÓN DE LA CONSTRUCCIÓN.....	11
3.1.		
3.2.	Inicio del proceso	11
3.3.	A dónde dirigir la solicitud	12
4.1.	Recepción de la solicitud	12
4.2.	Evaluación de la Fase I - Construcción	13
4.3.	Evaluación de la Fase I - Construcción	13
4.4.	Notificación del Acta Técnico de inspección al interesado.....	16
4.5.	Notificación de construcción de la aeronave como favorable	16
4.6.	Notificación de construcción de la aeronave como favorable	16
5.	FASE II: EMISIÓN DEL CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDAD PROVISIONAL	17
5.1.	Inicio del proceso	17
5.2.	Evaluación de la Fase II	17
5.3.	Evaluación de la Fase II	17
5.4.	Notificación del Dictamen Técnico al interesado	19
	Emisión.....	19
6.	EVALUACIÓN DE LOS VUELOS DE PRUEBA.....	20
7.1.	Evaluación de los vuelos de prueba	20
7.	FASE III: EMISIÓN DEL CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDAD RESTRINGIDO	21
7.2.	Evaluación de los vuelos de prueba	21
7.3.	Inicio del proceso	21
7.4.	Evaluación de la Fase III	21
8.1.	Notificación del Dictamen Técnico al interesado	23
8.2.	Emisión.....	23
8.3.	Emisión.....	23
8.	ACTIVIDADES POSTERIORES A LA EMISIÓN INICIAL DE LOS C. DE AERONAVEGABILIDAD ...	24
8.4.	Actividades posteriores a la emisión inicial de los C. de aeronavegabilidad ...	24
8.5.	General.....	24
8.6.	Renovación del CDA provisional	24
	Renovación Declarativa del CDA restringido	25
	Renovación de CDA restringido por caducidad pasados 2 años.....	25
	Transferencia de la aeronave y otros cambios al Programa de Mantenimiento	25
	Modificaciones posteriores a la emisión inicial del CAR.....	25

8.6.1.	<i>Tramitación del diseño de la modificación por el procedimiento simplificado</i>	26
8.6.2.	<i>Tramitación del diseño de la modificación por el procedimiento ordinario</i>	27
	Solicitudes de emisión de certificados o licencias de estación de Aeronave	27
8.7.1.	<i>Tramitación de solicitudes de emisión según el procedimiento simplificado</i>	28
8.7.2.	<i>Tramitación de solicitudes de emisión según el procedimiento ordinario</i>	28
	Modificaciones posteriores a la emisión del CDA provisional	29
8.7.	Suspensión, revocación y renuncia.....	30
	Proceso de emisión de CAR	31
8.8.	8.10.1. <i>Aeronave rematriculada</i>	31
8.9.	8.10.2. <i>Fase de Solicitud del CAR</i>	31
8.10.	8.10.3. <i>Recepción de solicitud</i>	31
	8.10.4. <i>Evaluación de la solicitud</i>	31
	8.10.5. <i>Inspección física</i>	32
	8.10.6. <i>Dictamen Técnico y si aplica, Emisión de AV y CV.</i>	33
	8.10.7. <i>Evaluación de los vuelos de prueba</i>	33
	8.10.8. <i>Resolución</i>	33
9.	EMISIÓN DEL CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDAD RESTRINGIDO A AERONAVES PROVENIENTES DEL EXTRANJERO	34
	Fases del proceso de emisión del CAR.....	34
9.1.	9.1.1. <i>Emisión de AV/CV</i>	34
	9.1.2. <i>Evaluación de los Vuelos de Prueba de aeronave proveniente del extranjero</i>	35
	9.1.3. <i>Emisión de CAR</i>	35
10.	CRITERIOS ESPECÍFICOS ESTANDARIZADOS EN AERONAVES DE CONSTRUCCIÓN POR AFICIONADOS.....	35
10.1.	Paracaídas balístico.....	35
10.2.	10.1.1. <i>Instalación de paracaídas balístico</i>	35
	10.1.2. <i>Recomendaciones de mantenimiento en paracaídas balístico</i>	36
	Cambio de modelo de motor o instalación inicial	36
10.3.	10.2.1. <i>Criterios en la inspección documental</i>	37
	10.2.2. <i>Criterios en la inspección física</i>	37
10.4.	Cambio de modelo de hélice o instalación inicial.....	37
10.5.	10.3.1. <i>Criterios en la inspección documental</i>	38
10.6.	10.3.2. <i>Criterios en la inspección física y vuelos de prueba</i>	38
10.7.		
10.8.	Cambios en el MTOW / Factor de carga	38
10.9.	Criterios para requerir una prueba de carga alar en construcciones iniciales	39
	Concepto de ultraligero en aeronaves de construcción por aficionados	39
	Requisitos a las aeronaves consideradas ultraligeras.....	39
	Lista de verificación para instalación de nuevos equipos e instrumentos	41
	Características de aerodinamos que son veleros o motoveleros	42
11.	CAMBIOS RELEVANTES DE ESTA EDICIÓN	42

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) [y DA 4ª. del RD 1029/2025 - Matriculación de aeronaves usadas construidas por aficionados en otro Estado](#). 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 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

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 **AC-PMNA-P01-DT01** Guía de Programa de Mantenimiento Declarativo NO EASA.

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 **AESA 22**.

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.

Peso en vacío: la masa de la aeronave totalmente terminada y con todo su equipo, sin ocupantes y sin el combustible utilizable, pero incluyendo el combustible no consumible y la máxima cantidad de aceite lubricante, líquido refrigerante y fluidos de sistemas hidráulicos, si dispone de ellos.

3. GENERAL

Comunicación

- 3.1. 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. Para ello deberán darse de alta en SIPA.

Toda la información al respecto del alta, modificación y gestión de contactos de administrados en el sistema de información SIPA, de acuerdo con el procedimiento Alta y modificación de usuarios SIPA, del Servicio de Análisis Económico del Transporte Aéreo (SAETA) de AESA, se encuentra disponible en la Sede Electrónica de AESA, en el siguiente enlace:

[Portal de alta, modificación y gestión de contactos de Administrados | Sede AESA](#)

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

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.

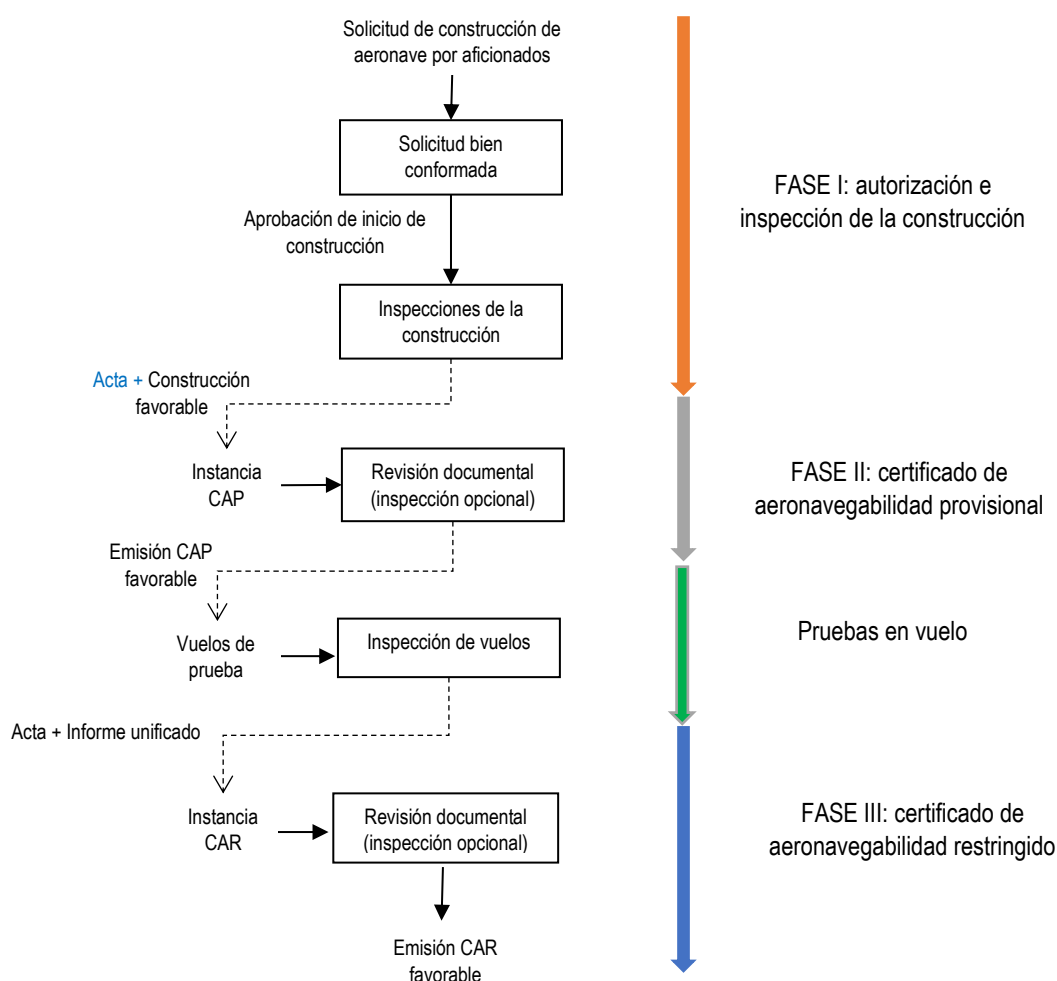
Una vez recibida la solicitud, se comprobará que el solicitante y el interesado están dados de alta como usuario para relacionarse con la Dirección de Seguridad de Aeronaves.

Como información complementaria, AESA ha publicado la guía de Representación en el ámbito de la Administración Electrónica, en la que se explica qué es la representación electrónica, cuál es su alcance, cómo se regula, cuándo es necesario acreditar la representación, cómo se acredita, y cómo proceder con AESA. Se puede acceder a ella a través del siguiente enlace.

[representación-y-administración-electrónica_web.pdf](#)

Resumen del trámite completo de construcción de aeronave

El procedimiento de tramitación de la construcción de aeronaves por aficionados consta de tres fases y pruebas de vuelo, entendida cada parte como una actuación inspectora de supervisión 3.2.independiente. La Fase I y Evaluación de los Vuelos de Prueba tendrán al final un Acta de Inspección y las fases II y III tendrán un dictamen técnico. La siguiente figura resume el proceso completo distinguiendo estas cuatro partes.



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.

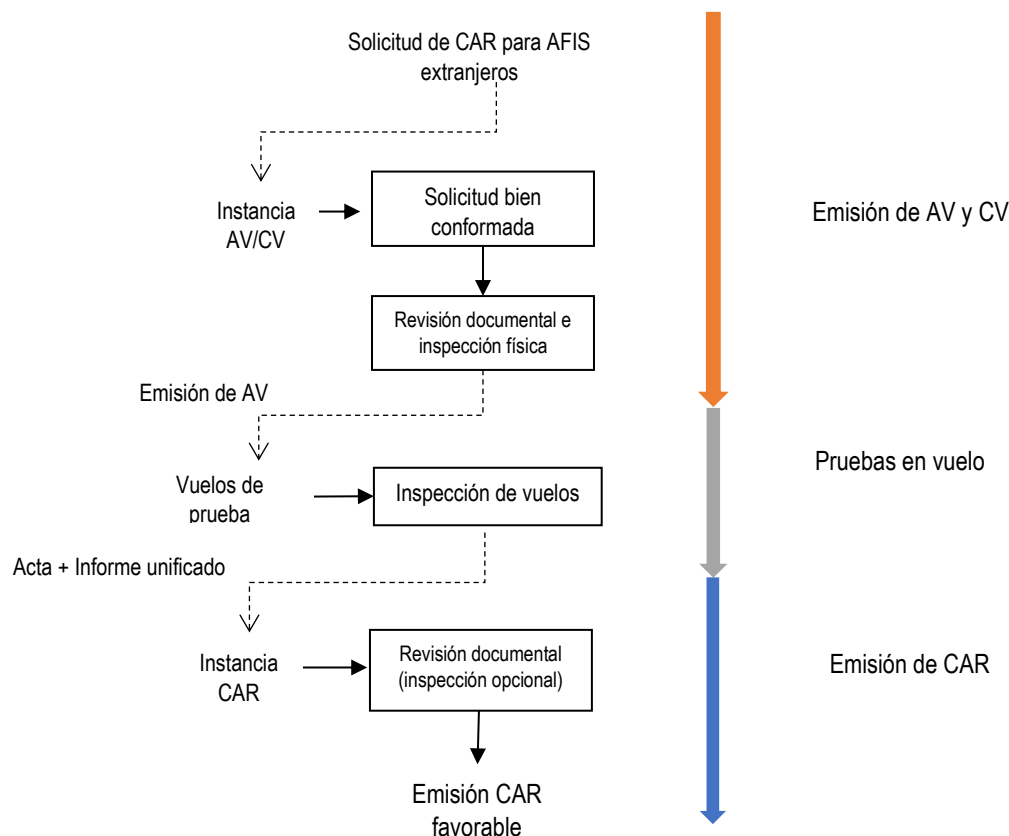
La Fase II se inicia cuando el constructor insta mediante escrito a la OSV supervisora para la tramitación del certificado de aeronavegabilidad provisional para las pruebas en vuelo y finaliza con la emisión del certificado de aeronavegabilidad provisional, una vez se ha acreditado que cumple con los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

Los vuelos de prueba se llevan a cabo bajo el CAP obtenido al finalizar la Fase II. Una vez que la aeronave se ha probado con resultado satisfactorio, el propietario podrá iniciar la Fase III.

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.

Fases de la solicitud para aeronave usada construida de otro Estado

- 3.3. El procedimiento de tramitación de la emisión de un CAR consta de tres fases, entendida cada fase como una actuación inspectora de supervisión independiente. La fase de Evaluación de los Vuelos de Prueba tendrá al final un Acta de Inspección y las dos fases de emisión de AV / CV y de CAR tendrán un dictamen técnico. La siguiente figura resume el proceso completo distinguiendo estas tres fases.



La Emisión de AV y CV se inicia cuando el constructor presenta su solicitud de emisión de CAR para aeronaves usadas extranjeras, y finaliza cuando se ha emitido el AV.

Una vez que la aeronave ha obtenido el resultado satisfactorio de las pruebas de vuelo y se ha entregado la matrícula por parte de RMA, el propietario podrá iniciar la última parte instando a la emisión del CAR entregando el resto de documentación aplicable.

4.1.

4. FASE I: AUTORIZACIÓN E INSPECCIÓN DE LA CONSTRUCCIÓN

Inicio del proceso

1. El solicitante podrá darse de alta como usuario en el sistema DSA. Para que cuando realice el punto 2, se le reconozca como tal.

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.

Las personas físicas y las organizaciones sin ánimo de lucro también podrán solicitar construcciones de aeronaves por aficionados.

Para dar alta a clubes deportivos, se necesita el documento del registro en función de la comunidad autónoma donde vayan a operar. También documento de constitución con CIF (puede ser provisional) y de la Junta de Socios con los nombramientos, en formato que sea legible y firmado.

2. 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.

Las secciones del formato **AI-AFIS-P01-F01** que aplican a esta fase van desde la sección A, B1, B2 (si aplica), C, D1, D2, F, G y H1.

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

3. La designación del modelo de aeronave únicamente puede coincidir con la designación del fabricante del kit, si la construcción se realiza a partir de un kit distribuido por el propio fabricante, sin introducir ninguna modificación o si se aporta un certificado de no objeción por parte del fabricante de este.
4. La designación del modelo de aeronave podrá estar relacionado con elementos distintos al diseño, siempre y cuando no dé lugar a confusión o sea de índole ofensivo. El constructor deberá de tener en cuenta que una vez que la aeronave esté construida y se emita el CAR, **ya no podrá cambiarse la designación indicada en el CAR. En caso de cambios al diseño posteriores a la finalización de la fase III que pudiera afectar a la designación, se indicaría en la hoja de características asociadas a la aeronave.**

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).

4.3.

- b) a través del registro físico de AESA, en su sede en Madrid.

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:
 - c) peso en vacío + 85 kg x núm. de plazas + combustible requerido para la operación de la aeronave a potencia máxima continua durante dos horas.

- d) peso en vacío + 85 kg + peso de la capacidad máxima de combustible.
3. En cualquier caso, en una aeronave de construcción por aficionados, considera no ULM, el MTOW no podrá superar las siguientes limitaciones establecidas:
- a) peso en vacío + 85 kg x núm. de plazas + combustible requerido para la operación de la aeronave a potencia máxima continua durante una hora.
 - b) peso en vacío + 85 kg + peso de la capacidad máxima de combustible.
4. 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.
5. Si la solicitud reúne las condiciones mínimas para iniciar el procedimiento administrativo, se procederá con la recepción de la solicitud.
6. Desde AESA se les dará a las solicitudes el código de expediente: *yyynn*, 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. También el código podrá tener la referencia AFIS-CI-yy-*nn*.
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. [En dicha resolución se indicará la OSV correspondiente al lugar de construcción encargada evaluar la construcción y se nombrará al FRC.](#)
9. 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. [Por lo que no se deberá de comenzar la construcción hasta tener una expresa indicación de este.](#)
- 4.4.

Evaluación de la Fase I - Construcción

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 equipo 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 constructor/los constructores que quede/n inste/n a continuar con el procedimiento. Si no, el procedimiento concluirá por desistimiento.
- b) Independientemente de si han renunciado constructores durante la Fase I, todos los constructores que hayan participado en la construcción, deberán de figurar como fabricantes en el CAR.
- c) 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.
- d) El cambio de lugar de construcción dentro del mismo territorio gestionado por la OSV.
- e) 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.
- f) 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.

Notificación del Acta Técnico de inspección al interesado

- 4.5.
1. A la finalización completa de cada proceso de investigación, se procederá al cierre de la actuación inspectora utilizando el Acta Técnico y adjuntando el correspondiente informe técnico.
 2. Si el Acta 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 FRC procederá con la diligencia para determinar si se han subsanado 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 los informes técnicos, 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.
3. Las construcciones se numerarán de forma consecutiva mediante el siguiente código: *yyynn-cccc*, donde *yyynn* 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.

Las construcciones, cuyos expedientes sean *AFIS-CI-yy-nn*, se enumerarán como *yy-nn*, coincidiendo con los últimos 4 números de nomenclatura del expediente.

5. FASE II: EMISIÓN DEL CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDAD PROVISIONAL

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**.

- 5.1. 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.

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 **AC-MTR-P01-GU01** 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 **AC-PMNA-P01-DT01 Guía Programa de mantenimiento NO EASA**. 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>
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.

Notificación del Dictamen Técnico al interesado

- 5.3. 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).

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 **AESA 23** (referencia anterior **AI-AFIS-P01-F10**) acompañado del **AESA N15p** (referencia anterior **AI-AFIS-P01-F22**) **Certificado de Revisión CAP**. Ambos documentos serán emitidos por la División de Aeronavegabilidad Inicial. Su validez será de **uno a dos años (a criterio del equipo evaluador, aunque lo normal será 1 año)** 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, junto con el de Resolución de Matrícula de Prueba **AI-MPRU-P01-F02** y el [certificado de Revisión CAP](#).

6. EVALUACIÓN DE LOS VUELOS DE PRUEBA

Una vez emitidos al solicitante los correspondientes certificados definidos en la fase II. Este, en coordinación con el equipo evaluador, podrá comenzar a realizar los vuelos de prueba siguiendo los siguientes pasos.

1. El propietario de la aeronave tendrá cubierta por un seguro su responsabilidad civil, derivada de los daños causados a terceros por la aeronave en tierra, agua o vuelo, así como a las personas eventualmente transportadas, en la forma prevista por la Ley de Navegación Aérea de 21 de julio de 1960.
2. El solicitante habrá enviado al equipo evaluador una foto de las marcas de la matrícula de prueba instalada en la aeronave. Las marcas serán claras y visibles, pudiendo valerse de las normas técnicas descritas en el Anexo II de la OM. 1687/2015.
3. Las fechas de las pruebas en vuelo estarán en conocimiento del equipo evaluador. El equipo evaluador coordinará con el solicitante, las evaluaciones físicas que considere oportunas llevar a cabo.
4. El equipo evaluador deberá, al menos, estar presente al final del programa de vuelos de prueba, donde se anotará la máxima carrera de despegue y aterrizaje. Además, se determinará la autonomía del avión, reducida a media hora por seguridad.
5. Para los vuelos de prueba, el piloto probador, rellenará el formato **AI-AFIS-P01-F26** donde se confirme el resultado de las pruebas de vuelo. El equipo evaluador podrá determinar pruebas adicionales.
6. Una vez el equipo evaluador haya determinado que se cumplen los requisitos para que el constructor inicie la fase III, el equipo preparará al DOSV el informe unificado para la matriculación, y lo remitirá al RMA.
7. Una vez que RMA tenga el informe unificado, junto con la solicitud de matrícula provisional del constructor, estará en disposición de emitir la asignación de matrícula.

7. FASE III: EMISIÓN DEL CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDAD RESTRINGIDO

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**.

7.1. 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.

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.
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 [1029/2025](#), 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 **AC-MTR-P01-GU01** 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 el formato Plantilla de Programa de Mantenimiento Declarativo No EASA, cuya referencia es **AC-PMNA-P01-F01**.
 - 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 [1029/2025](#), 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) El equipo evaluador podrá determinar pruebas adicionales a las realizadas antes de la solicitud de la Fase III. Dichas pruebas podrán llevarse a cabo ante el equipo evaluador.
6. Cada inspección realizada (con sus correspondientes actuaciones materiales) se anotará en el informe técnico. Si existe constataciones, se procederá a emitir la correspondiente diligencia de actuación. Si no existen constataciones se pasará directamente a la Fase de Dictamen técnico.
7. 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.

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.
- 7.3.
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).

7.4. 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 **AESA 24** emitido por el jefe de la DAI. También se emitirá junto a éste el formato **AESA N15a** Certificado Revisión Aeronavegabilidad AFIS Emitido por AESA.

El equipo habrá preparado al DOSV los documentos anexos: hojas de características (formato **AESA 22**) y la licencia de estación de aeronave (formato **AESA 28**), 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.

8. ACTIVIDADES POSTERIORES A LA EMISIÓN INICIAL DE LOS C. DE AERONAVEGABILIDAD

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.

- 8.1. 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.
- 8.2.

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 **AESA N15p 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.

Renovación Declarativa del CDA restringido

Este proceso pasa a ser descrito en la guía **AC-ARC-P02-GU01** Guía Certificado de Revisión de la Aeronavegabilidad.

8.3.

Renovación de CDA restringido por caducidad pasados 2 años

Este proceso pasa a ser descrito en el **AC-ARC-P02-GU01** Guía Certificado de Revisión de la Aeronavegabilidad.

Se solicitará a través del formato **AC-ARC-P02-F02** Solicitud de emisión de Certificado de Revisión de Aeronavegabilidad Nacional

8.5.

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, **AESA N15b**, como si es el emitido por AESA, **AESA N15a**. 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 desarrollar el Programa de Mantenimiento (PM), según se indica en la guía **AC-PMTO-P01-GU01** Guía de Información al Usuario para la Aprobación de un Programa de Mantenimiento de aeronaves NO EASA.

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

Modificaciones posteriores a la emisión inicial del CAR

Posterior a la emisión del certificado de aeronavegabilidad restringido, el propietario de la aeronave podrá solicitar o aprobar directamente, mediante una declaración, las modificaciones que desee implementar en la aeronave o a la documentación dependiente de esta.

Las modificaciones que puede declarar el propietario deberán de cumplir con los **Criterios de Aceptación de Modificaciones Estándar y Reparaciones Estándar**, siempre y cuando se respete el artículo 17 de la O.M. 1982. El propietario realizará la declaración en el formato **AESA 123**.

Las modificaciones que deba aprobar AESA, el propietario remitirá a la DAI el formato de solicitud **AI-AFIS-P01-F25**. El propio formato proporciona unas instrucciones específicas, donde trata de guiar al propietario sobre aquellas modificaciones que deben ser aprobadas por AESA antes de implementarse.

En el caso de que aplicara hacer vuelos de prueba por la modificación, no será aplicable que el interesado entregue el formato de solicitud de autorización de vuelo **AESA 21** y el de aprobación de condiciones de vuelo **AESA 18b**. Bastará con se entregue el **AI-AFIS-P01-F25**.

En la web de AESA se dispone de una presentación llamada **04 Modificaciones posteriores a la construcción** que complementa la información de esta guía, en lo que se refiere a las modificaciones de aeronaves de construcción por aficionados.

En el caso de que se emita dos solicitudes, una de aprobación de modificación y otra de renovación de la aeronavegabilidad (en formato **AC-ARC-P02-F02**). Se tratará como un expediente de solicitud de renovación. No será necesario emitir ninguna resolución desde la DAI. La OSV podrá emitir de oficio otro certificado (como de LEA, CAR, Hojas de Características) que considere necesario acompañar al certificado de renovación de la aeronavegabilidad.

8.6.1. 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 Subsanación 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) Antes de la fase de resolución, y en caso de que aplique, la DAI se coordinará con la OSV correspondiente, para que se haga un requerimiento de documentación, si aplica, sobre los puntos de la solicitud tipo A2 del formato **AI-AFIS-P01-F25**, con el objetivo de realizar una evaluación documental para justificar la emisión de las Hojas de Características o LEA actualizadas.
- e) Cuando la solicitud justifique la modificación que se pretender hacer, la DAI enviará un comunicado aprobando la modificación para ser incorporada y se emitirán también las hojas de características o LEA por la OSV correspondiente, en caso de que se lleve a cabo el apartado anterior.
- f) En caso de no recibir la documentación, se podrá poner fin al trámite mediante la notificación del formato correspondiente del procedimiento **AESA-PGIA-P01** Resolución por la que se da por desistido al interesado.

8.6.2. 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 teniendo en cuenta los siguientes puntos:

- a) Se dará de alta el expediente de solicitud de modificación, y se archivará toda la documentación que se genere en este proceso.
- b) Cada inspección realizada (con sus correspondientes actuaciones materiales) se anotará en el informe técnico **AI-AFIS-P01-F15**. Si existe constataciones, se procederá a emitir la correspondiente diligencia de actuación acompañada de la Parte 4 del propio informe técnico. Si no existen constataciones se pasará directamente a la Fase de Dictamen técnico.
- c) 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.

Si la parte de la solicitud donde se solicita ensayos de vuelo está bien cumplimentada, AESA podrá emitir la autorización de vuelo **AESA 20A**, junto con las condiciones de vuelo en formato **AESA 18b** aprobadas.

- 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, esta deberá ser aprobada. 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) Antes de la fase de resolución, el equipo evaluador, si está compuesto por miembros de la OSV, podrá hacer un requerimiento de documentación sobre los puntos de la solicitud tipo A2 del formato **AI-AFIS-P01-F25**, con el objetivo de realizar una evaluación documental para justificar la emisión de las Hojas de Características o LEA actualizadas, en caso de que aplique, como consecuencia de la modificación instalada.
- 8.7. g) Fase de Resolución: Una vez que la solicitud de modificación esté bien justificada, la DAI emitirá una resolución por la cual se aprueba la modificación de la aeronave y se emitirán también las hojas de características o LEA por la OSV correspondiente, en caso de que se lleve a cabo el apartado anterior.

Solicitudes de emisión de certificados o licencias de estación de Aeronave

El certificado de aeronavegabilidad restringido de la aeronave perderá su validez (suspensión) por la introducción de modificaciones, aprobadas o declaradas, que afecten a la configuración general

de la aeronave, hasta que se solicite el certificado, hojas de características o licencia de estación correspondiente que restituyan la validez del Certificado de Aeronavegabilidad Restringido. En algunos casos justificados, el equipo evaluador puede determinar que el CAR no recupere su validez hasta que se emita el documento correspondiente.

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**.

8.7.1. 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 Subsanación 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. 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 **AESA 24**
 - II. Hojas de Características, formato **AESA 22**
 - III. Licencia de Estación de Aeronaves, formato **AESA 28**
- 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.

8.7.2. 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 **AESA 24**
 - II. Hojas de Características, formato **AESA 22**
 - III. Licencia de Estación de Aeronaves, formato **AESA 28**

8.8. 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, **AESA N15p**, Certificado Revisión Aeronavegabilidad CAP y emitirá también la asignación de la matrícula de prueba cuando pueda ser asignada la misma matrícula que tenía antes, en caso de que no pueda darse la misma, la DAI asignará la nueva matrícula de prueba. El periodo de validez de la matrícula de prueba será igual que el **AESA N15p**.

Sólo se emitirá un nuevo Certificado de Aeronavegabilidad Provisional si se requieren cambiar los datos de este, en cuyo caso se procederá a la retirada del anterior (se adjuntará al Dictamen Técnico cuando se remita al JDAI) y a la emisión del nuevo certificado por el JDAI (siguiendo el procedimiento general), 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**.

El Equipo evaluador utilizará el formato **AI-AFIS-P01-F02** para comprobarlos (sólo los puntos que se vean afectados), manteniendo al día el expediente. La DAI en base a la propuesta del equipo evaluador, emitirá el formato **AI-AFIS-P01-F18** Resolución Positiva de la aprobación 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.

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 **8.9.** 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 solicitar la matriculación a RMA. 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, ver apartado 8.10.

El CAR quedará revocado o suspendido, cuando el Certificado de Renovación de la Aeronavegabilidad quede revocado o suspendido respectivamente, por parte de AESA.

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.

Proceso de emisión de CAR

8.10.1. Aeronave rematriculada

8.10. Antes de que el propietario entregue el formato de solicitud para la emisión de CAR, a la oficina correspondiente, la matrícula tendrá que volver a estar en vigor, (rematriculación), para ello, el propietario habrá previamente obtenido el certificado de matrícula de la aeronave a través de RMA.

8.10.2. Fase de Solicitud del CAR

El propietario deberá presentar en la Unidad correspondiente su solicitud de CAR, utilizando para ello el formato **AI-AFIS-P01-F25**, solicitud tipo A3. La solicitud la tramitará una de las OSVs correspondientes. [Para la solicitud de vuelos de prueba, no será aplicable que el interesado entregue el formato de solicitud de autorización de vuelo AESA 21 y el de aprobación de condiciones de vuelo AESA 18b.](#) Bastará con que se entregue el **AI-AFIS-P01-F25**.

8.10.3. Recepción de solicitud

Una vez recibida la solicitud, el Jefe de la Unidad correspondiente será el responsable de gestionar la recepción administrativa de la solicitud. El personal administrativo de la Unidad Correspondiente accederá:

Registrará la solicitud como se indica en el apartado 10.4 del estándar técnico interno **AI-AFIS-P01-ETI01 Solicitudes de emisión de certificados y licencias de estación**. Una vez que esté SIPA habilitado, se registrará la solicitud según se indica en el mismo estándar técnico, apartado 11.2 *-Expedientes de solicitud de construcciones iniciales (al final)*.

8.10.4. Evaluación de la solicitud

- a) El equipo evaluador, correspondiente a la Unidad supervisora, comprobará que el solicitante ha aportado:
 - i. Toda la documentación indicada en la solicitud.
 - ii. La asignación de matrícula (provisional o definitiva) por parte del RMA, si no la tuviera antes.
- b) El equipo evaluador comprobará la validez de la documentación aportada, utilizando Estándar Técnico Interno **AI-AFIS-P01-ETI01**. La documentación presentada, además de estar completa y ser válida, debe avalar el tipo de solicitud indicado por el solicitante.
- c) En concreto se procederá a la revisión de su estado de mantenimiento y el cumplimiento con las directivas de aeronavegabilidad aceptadas previamente por AESA. [Debiendo de implementar las ADs provenientes del estado de diseño que aplique a productos de aeronaves de construcción por aficionados, según la Resolución de AESA de marzo de 2026 por la que se establece la aceptación de las directivas de aeronavegabilidad de aplicación a aeronaves excluidas del reglamento 2018/1139.](#)
- d) Las posibles modificaciones post-construcción que tenga la aeronave se evaluarán según lo indicado en los apartados anteriores.

- e) 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 disponible en el procedimiento **AESA-PGIA-P01**.

8.10.5. Inspección física

Junto con la solicitud, el solicitante deberá haber aportado la siguiente documentación que podrá ser utilizada durante la inspección física:

- a) Declaración de cumplimiento con los requisitos de placa y marcas cumpliendo con el Real Decreto [1029/2025](#), por el que se aprueba el reglamento de matriculación de aeronaves civiles, adjuntando prueba documental de ello (obligatoriamente fotográfica).

Asimismo, se aportará declaración de 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.

- b) Cuando proceda, el propietario podrá entregar la lista propuesta de equipos en el formato **AI-AFIS-P01-F25 apartado G**, para que se tramite sobre el mismo expediente la emisión de Licencia de Estación (**LEA**).

Se realizará la inspección física siempre, salvo que la Unidad supervisora considere que no se requiere la misma. El equipo evaluador procederá a la inspección de la aeronave, teniendo 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 CAR, 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 las hojas de características (tomando como referencia las hojas de datos y el historial ya revisado) y está en condiciones de operar con seguridad.
- c) Se comprobará que la aeronave cumple con los requisitos de la declaración previamente hecha en base al Real Decreto [1029/2025](#), y la Orden FOM/1687/2015.
- d) Igualmente, se comprobarán los equipos a incluir en la licencia de estación de aeronave y los datos que aparecen en las hojas de características
- e) Se utilizará el **AI-AFIS-P01-ETI01** como documento para la inspección física.

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 CAR solicitado, se deben referenciar en el CAR u Hojas de Características. Estas pueden proceder de:

- a) Aquellas incluidas en el CAR anterior y que sigan siendo aplicables.
- b) Discrepancias detectadas durante el proceso de inspección, que no impidan la emisión del CAR pero que deban considerarse.

- c) Limitaciones operacionales aplicables. El cumplimiento con los requisitos operacionales es responsabilidad del propietario. 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.

8.10.6. Dictamen Técnico y si aplica, Emisión de AV y CV.

Las fases de actuaciones materiales, audiencia al solicitante, dictamen técnico, subsanación de discrepancias (si aplica) y resolución del procedimiento se realizarán conforme al **AESA-PGIA-P01**, utilizando el informe técnico **AI-AFIS-P01-F15**. En caso de que el equipo de evaluación considere que no es necesario realizar vuelos de prueba, se pasará directamente al apartado último de resolución.

Si la parte de la solicitud donde se solicita ensayos de vuelo estaba bien cumplimentada. El jefe de la unidad correspondiente podrá emitir la autorización de vuelo **AESA 20A**, junto con las condiciones de vuelo en formato **AESA 18b** aprobadas.

8.10.7. Evaluación de los vuelos de prueba

Una vez emitidos al solicitante los correspondientes **AESA 20A** y **AESA 18b**. Este podrá comenzar a realizar los vuelos de prueba siguiendo los siguientes pasos.

- a) El propietario de la aeronave tendrá cubierta por un seguro su responsabilidad civil, derivada de los daños causados a terceros por la aeronave en tierra, agua o vuelo, así como a las personas eventualmente transportadas, en la forma prevista por la Ley de Navegación Aérea de 21 de julio de 1960.
- b) Las pruebas en vuelo se podrán llevar a cabo ante el equipo evaluador. Para ello el equipo evaluador coordinará con el solicitante las evaluaciones que considere oportunas llevar a cabo. Dichas evaluaciones se tramitarán usando el informe técnico **AI-AFIS-P01-F15**.
- c) El equipo evaluador deberá, al menos, estar presente al final del programa de vuelos de prueba, donde se anotará la máxima carrera de despegue y aterrizaje. Además, se determinará la autonomía del avión, reducida a media hora por seguridad.
- d) Para los vuelos de prueba, el piloto rellenará un formato donde se confirme el resultado de las pruebas de vuelo. El equipo evaluador podrá determinar pruebas adicionales.
- e) Con los resultados de los vuelos de prueba satisfactorios, se procederá a las fases de audiencia al solicitante, dictamen técnico, subsanación de discrepancias (si aplica) y resolución del procedimiento se realizarán conforme al **AESA-PGIA-P01**, utilizando el informe técnico **AI-AFIS-P01-F15**.

8.10.8. Resolución

A la finalización de la investigación anterior, el equipo evaluador propondrá (mediante la parte 5 del informe técnico) al Jefe de la Unidad correspondiente la emisión del CAR.

En el caso de que no se solucionen satisfactoriamente las deficiencias observadas en el Dictamen Técnico, el Jefe de la Unidad Correspondiente procederá a proponer a la Directora de Seguridad de Aeronaves la denegación del certificado de aeronavegabilidad correspondiente, junto con la propuesta de resolución negativa.

En el caso de subsanación de las deficiencias, el equipo evaluador propondrá al jefe de la unidad correspondiente 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.

La emisión del Certificado de Aeronavegabilidad Especial Restringido se debe realizar en el formato **AESA 24** (emitido por el Director de la OSV correspondiente). También se emitirá junto a este, el formato **AESA N15a** Certificado Revisión Aeronavegabilidad Nacional.

Igualmente, se emitirá simultáneamente con la misma solicitud:

- a) El equipo habrá preparado al DOSV los documentos anexos: hojas de características (formato **AESA 22**), y la licencia de estación de aeronave (formato **AESA 28**), si lleva equipos que lo requieran.
- b) La unidad correspondiente procederá a notificar al solicitante la emisión electrónica del CAR una vez firmado, así como los documentos anexos.
- c) La emisión del certificado de aeronavegabilidad restringido se debe realizar en formato electrónico. 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.

9. EMISIÓN DEL CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDAD RESTRINGIDO A AERONAVES PROVENIENTES DEL EXTRANJERO

Según la DA cuarta del RD 1029/2025, una aeronave usada construida por aficionados en otro Estado está en condiciones de obtener un certificado de aeronavegabilidad restringido, cuando resulte acreditado que reúne los siguientes requisitos.

- a) La construcción de la aeronave se haya realizado bajo la supervisión de un Estado. Si la aeronave no proviene de un Estado de la UE o país europeo participante en EASA, conforme al artículo 129 del Reglamento (UE) 2018/1139, se tendrá que garantizar que los niveles de seguridad operacional de tal país son equivalentes a los establecidos en España. Dicha equivalencia tendrá que ser reconocida mediante resolución por la DSA.
- b) La aeronave cumpla con las limitaciones de planta motriz indicados en el artículo 7 y del RCAA y disponga de los equipos establecidos en el artículo 11 de dicho Reglamento.
- c) Hayan transcurrido más de cuatro años desde la primera matriculación de la aeronave.
- d) La aeronave haya dispuesto de un documento de aeronavegabilidad expedido en el estado de origen y la aeronave continúe siendo aeronavegable. Para demostrar ante AESA que la aeronave sigue siendo aeronavegable, se tendrá que realizar inspección física y vuelos de prueba.

9.1.

Fases del proceso de emisión del CAR

9.1.1. Emisión de AV/CV

Las fases del proceso de emisión del CAR para aeronaves extranjeras transcurren igual que las de proceso de emisión del CAR por rematriculación. Siendo equivalentes los puntos desde el 8.10.2 -

Fase de solicitud hasta el 8.10.6 - *Dictamen Técnico y Emisión de AV y CV*. Teniendo en cuenta los siguientes matices:

- a) La fase de solicitud se realiza con el formato **AI-AFIS-P01-F27**.
- b) Antes de la realización de la inspección física, se le podrá comunicar la matrícula de prueba, debiendo dejarse tiempo suficiente para que el propietario pueda instalarla antes de la emisión del AV y CV.
- c) Se deberá realizar al menos, una inspección física cuando se haya evaluado la documentación necesaria para la realización de los vuelos de prueba.
- d) La matrícula de prueba se emitirá junto con el AV y CV.

9.1.2. Evaluación de los Vuelos de Prueba de aeronave proveniente del extranjero

Esta fase sería igual que el punto 6 – Evaluación de Los vuelos de prueba, aplicable a aeronaves en fase de construcción. Pero con los siguientes dos matices:

- a) La aeronave vuela bajo un AV y CV en lugar de volar bajo un CAP.
- b) Si durante la inspección física ya se pudo constatar que la matrícula de prueba estaba bien instalada, no hará falta que aporte pruebas adicionales de su instalación.

9.1.3. Emisión de CAR

Una vez hecho los vuelos de prueba con resultado satisfactorio, el proceso será muy similar al punto 7 Fase III emisión del CAR, pero con las siguientes diferencias:

- a) El propietario entregará la solicitud de CAR **AI-AFIS-P01-F27** nuevamente, entregando la documentación aplicable en este punto del proceso.
- b) Las referencias al CAP serán consideradas como el AV.
- c) En la fase de resolución de emisión de CAR (punto 7.4) el JDAI sería considerado como el DOSV correspondiente.

10.1. CRITERIOS ESPECÍFICOS ESTANDARIZADOS EN AERONAVES DE CONSTRUCCIÓN POR AFICIONADOS

Paracaídas balístico

10.1.1. 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.

10.1.2. Recomendaciones de mantenimiento en paracaídas balístico

1. Si se instala un paracaídas balístico, el constructor debe agregar los elementos apropiados de inspección del paracaídas balístico 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.

10.2. Cambio de modelo de motor o instalación inicial

Tanto motores con kit como motores instalados sin kit, el propietario / constructor deberá entregar.

1. instrucciones de instalación
2. Programa de vuelos de prueba basados en AC-90-89C o similares.
3. Descripción de los rangos de actuación (performance) del motor
4. Realizar vuelos de prueba bajo una autorización de vuelo excepto en construcciones de Fase II que se harán bajo un CAP.
5. Asistir al vuelo de prueba donde se pruebe la capacidad con 30 minutos de margen de seguridad.
6. En el caso de modificaciones, una vez aprobada la modificación por AESA, se podrá operar la aeronave siempre y cuando se haya solicitado la actualización en la Hoja de Características a la OSV.

Para aquellos constructores / propietarios que quieran instalar un motor que sea capaz de desarrollar más potencia que la permitida por la normativa, se podrá permitir tal instalación, siempre que justifiquen la necesidad (por ejemplo, un motor que viene recomendado por el fabricante del kit) y el motor esté limitado para no sobrepasar el límite de potencia. Para confirmar que la aeronave tiene una potencia dentro del límites, se podrá aceptar el poner un impedimento físico a los mandos de control de potencia.

La performance del avión estará bien definida y cumplirá unos mínimos de seguridad (por ejemplo, la fase de ascenso no sea de 360 m en no más de 3 minutos en condiciones atmosféricas estándar a nivel del mar (requisito de la CAAC) o la carrera de despegue nunca sobrepase los 600 metros.

10.2.1. Criterios en la inspección documental

La evaluación documental será más extensiva, en función de la calidad y cantidad de instrucciones que proporcionen. La evaluación documental menos extensiva sería cuando las instrucciones del modelo de motor a instalar fueran proporcionadas por el fabricante o propietario del diseño / kit de aeronave.

10.2.2. Criterios en la inspección física

En los cambios de motor o instalación inicial, donde se disponga de instrucciones por las cuales el diseñador de la aeronave o del motor respalde la compatibilidad de dicho motor con la aeronave, así como con la bancada del motor y hélice. Será necesario hacer una inspección física durante o al final de la instalación.

En los casos de que se trate de un cambio /instalación inicial de motor, no contemplada por un kit, y este no disponga de instrucciones del diseñador de la aeronave o del motor, se realizará los siguientes tipos de inspección física:

1. Inspección física antes de la instalación
2. Test de bancada aplicable a motores que aumenten la performance o que el motor tenga agarres distintos. (Propone el interesado la manera de hacerlo).
3. Test de carga alar aplicable a motores que aumenten la performance (propone el interesado la manera de hacerlo).
4. Inspección física durante o al final de la instalación.

En aquellos casos en los que se pretenda instalar un motor usado, no OVH, se realizaría un test de presión en frío.

Cambio de modelo de hélice o instalación inicial

Tanto motores con kit como motores instalados sin kit, el propietario / constructor deberá entregar:

- I. unas instrucciones de instalación.
- II. descripción de los rangos de actuación (performance) de la hélice
- III. Los vuelos de prueba serán necesarios, y se harán bajo autorización de vuelo excepto en construcciones de Fase II que se harán bajo un CAP.
- IV. El programa de vuelos de prueba estará basado en el fabricante o en la AC 90-89C
- V. El piloto de pruebas, al finalizar el último vuelo, realizará una declarativa indicando si los resultados de los ensayos han sido satisfactorios o no.

- VI. En el caso de modificaciones, una vez aprobada la modificación por AESA, se podrá operar la aeronave siempre y cuando se haya solicitado la actualización en la Hoja de Características a la OSV.

10.3.1. Criterios en la inspección documental

Antes de instalar, aplicaría una inspección documental para justificar que la hélice es adecuada a la performance del motor al cual se pretende instalar. Para justificar tal adecuación, el constructor presentará pruebas de compatibilidad de la hélice con el motor, bien mediante documentación de algún fabricante, o bien mediante pruebas de experiencia.

10.3.2. Criterios en la inspección física y vuelos de prueba

Se realizará una inspección física durante o final de la instalación de la hélice, a juicio del FRC. En caso de que sea una instalación de hélice fabricada por el propio propietario/constructor, se aconseja realizar una inspección física antes de la instalación de la hélice.

En cuanto a los vuelos de prueba, no será necesario que AESA esté presente en las pruebas debidas a un cambio de hélice de paso fijo por otra, la cual tenga un diámetro similar y nº de palas igual.

Para el resto de los casos, se deberá estar presente en los vuelos o vuelo que elija el inspector.

Cambios en el MTOW / Factor de carga

10.4.

El incremento del MTOW propuesto o cambios en el factor de carga, debido por ejemplo a la instalación de un motor que aumente la performance de la aeronave, estará dentro de las especificaciones del diseño original y realizando las pruebas que recomiende el fabricante.

En caso de que el propietario o constructor no disponga de justificación adecuada por parte del fabricante del kit o diseñador, la modificación se deberá de justificar de la siguiente manera:

1. Propuesta de una prueba de carga alar, como ensayo no destructivo.
2. Análisis del nuevo factor de carga en caso de que este cambie.
3. Verificación de que se cumple con los límites del centro de gravedad
4. Programa de vuelos de prueba basados en el documento AC_90-89C publicado por la FAA o similar.

En aquellos casos donde se justifique que la solicitud del incremento del MTOW es para “levantar” la limitación operacional, que decidió en su día aplicar el constructor durante la emisión inicial del CAR, no será necesaria la realización de una prueba de carga alar, si así lo considera el inspector, pero sí será necesario entregar un programa de vuelos de prueba junto a la solicitud.

En todos los casos se respetará el delta de peso indicado en el art. 1 sección 4 del RD 765/2022 para aeronaves consideradas como ULM. En caso de ser un avión, no considerado ULM, cumplirá con las limitaciones donde 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 una hora.
- b. peso en vacío + 85 kg + peso de la capacidad máxima de combustible.

Los factores de carga aceptables para aeronaves consideradas ULM será como mínimo +4/-2 Gs y para aviones no considerados ULM, tendrán como mínimo un +3.8/-2 Gs.

Será el propietario/constructor quien siempre proponga el programa de ensayo (tanto en tierra como en vuelo, antes de que AESA le dé el visto bueno). El equipo evaluador deberá de estar presente en la realización de la prueba de carga alar. En las pruebas vuelo, el equipo evaluador deberá estar presente al menos en el vuelo donde se confirme la autonomía del avión a plena carga.

Criterios para requerir una prueba de carga alar en construcciones iniciales

En cuanto a las construcciones iniciales, todas las construcciones de diseño propio o con modificaciones en la estructura alar que no estén contempladas en instrucciones del responsable del diseño, se deberán de someter a una prueba de carga alar.

No obstante, el inspector siempre podrá requerir prueba de carga alar si detecta durante las inspecciones físicas de la fase I, desperfectos visuales en la estructura de la aeronave, como, por ejemplo: falta de remaches, ondulaciones en el fuselaje, malos acabados, etc. La prueba de carga alar se realizará una vez corregidos los desperfectos que no sean aceptables.

Será el propietario/constructor quien siempre proponga cómo hacer la prueba de carga alar. La autoridad estará presente en la prueba de carga alar.

En construcciones con estructura alar de madera, la carga alar deberá hacerse, excepto en aquellas construcciones de kit, donde el material de las alas provenga del propio kit o siga las instrucciones de este, con respecto al criterio de qué madera usar. Además, el constructor deberá de demostrar al equipo inspector que la calidad del pegado de las piezas de madera es aceptable. Por ejemplo, pegando muestras el día que se realiza el pegado y luego rompiéndolas para ver que hay madera adherida en el material de pegado.

10.6.

Concepto de ultraligero en aeronaves de construcción por aficionados

Se emplea el término “ultraligero” en las hojas de características **AESA 22**, para establecer que aeronaves de construcción por aficionados cumplen o no, con los requisitos definidos en el apartado siguiente.

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, 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.

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.
- 10.8. 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.

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 $10.9. \text{ diseño } W/b^2$ (peso por envergadura al cuadrado) no sea superior a $3(W \text{ [kg]}, b[\text{m}])$ 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.

11. CAMBIOS RELEVANTES DE ESTA EDICIÓN

1. [Se incluye el proceso para emisión de CAR en aeronaves de construcción por aficionados usadas procedentes del extranjero según la DA 4ª del RD 1029/2025](#)
2. [Las referencias al RD 1029/2025 de 12 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento de matriculación de aeronaves civiles y por el que se modifica el Real Decreto 765/2022, de 20 de septiembre, por el que se regula el uso de aeronaves motorizadas ultraligeras \(ULM\), sustituyen al RD 384/2015 de 22 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento de matriculación de aeronaves civiles.](#)
3. [Los constructores que hayan participado en la construcción de la aeronave durante la Fase I deberán de figurar como fabricantes en el CAR.](#)
4. [AESA aceptará las ADs provenientes del estado de diseño que aplique a productos de aeronaves de construcción por aficionados. En línea con la Resolución de AESA de marzo de 2026.](#)
5. [Mejora en redacción del procedimiento para facilitar su desarrollo.](#)