Agencia Estatal
de Seguridad Aérea

Guía de usuario para la emisión de Autorización de Vuelo y Aprobación de Condiciones de Vuelo

GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
AESA AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD AÉREA

INFORMACIÓN PÚBLICA

REGISTRO DE EDICIONES		
EDICIÓN	**Fecha de APLICABILIDAD**	**MOTIVO DE LA EDICIÓN DEL DOCUMENTO**
01	11/03/2025	- Se traslada a esta guía los trámites de solicitud de emisión Autorización de Vuelo, así como de solicitud de emisión de Condiciones de Vuelo procedentes de las guías de los procedimientos ***P-DAI-CDA-01*** Ed. 1.1 y ***AI-CANO-P01*** Ed.1. - Unificación de criterios en la evaluación de aeronaves no EASA y EASA.
02	Desde publicación	Se corrige el apartado d) del apartado 4.3: El solicitante de AV y CV no EASA no requiere adjuntar a su solicitud AESA 21 el formato AESA 18b, si el solicitante no es una organización de diseño o es privado.

LISTADO DE ACRÓNIMOS	
ACRÓNIMO	**DESCRIPCIÓN**
AESA	AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD AÉREA
ACT	PERSONAL ACTUARIO
AMC	MÉTODOS ACEPTABLES DE CUMPLIMIENTO
AV	AUTORIZACIÓN DE VUELO
CV	CONDICIONES DE VUELO
CDA	CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDAD
DAEA	DIVISIÓN DE APROBACIONES Y ESTANDARIZACIÓN DE AERONAVEGABILIDAD
DAI	DIVISIÓN DE AERONAVEGABILIDAD INICIAL
DOA	ORGANIZACIÓN DE DISEÑO APROBADA
DOSV	DIRECTOR/A DE OFICINA DE SEGURIDAD EN VUELO
EASA	AGENCIA EUROPEA DE SEGURIDAD AÉREA
FRC	FUNCIONARIO RESPONSABLE COORDINADOR
OSV	OFICINA DE SEGURIDAD EN VUELO
POA	ORGANIZACIÓN DE PRODUCCIÓN APROBADA

Cualquier copia total o parcial de este documento se considera copia no controlada y siempre deberá ser contrastada con el documento vigente en la Web

ÍNDICE

1. INTRODUCCIÓN 4
2. OBJETO Y ALCANCE 4
2.1. Autorización de vuelo no EASA 4
2.2. Autorización de vuelo EASA 6
3. DEFINICIONES 7
4. GESTIÓN DE LA SOLICITUD DE UNA AUTORIZACIÓN DE VUELO 8
4.1. General 8
4.2. Solicitante debe darse de alta en el registro de AESA 8
4.3. Inicio de solicitud 9
4.3.1. Selección del medio de comunicación 9
4.3.2. A dónde dirigir la solicitud 9
4.4. Recepción de la solicitud 10
5. EVALUACIÓN Y EMISIÓN DE LAS CONDICIONES DE VUELO 10
5.1. Evaluación 11
5.2. Emisión de las condiciones de vuelo 11
6. EVALUACIÓN Y EMISIÓN DE UNA AUTORIZACIÓN DE VUELO 11
6.1. Emisión de la autorización de vuelo 12
7. PARTICULARIDADES PARA AERONAVES EXPERIMENTALES (NO EASA) 12
7.1. Autorización de vuelo 13
7.2. Condiciones de vuelo 13
7.3. Expedición de la autorización de vuelo 14
7.4. Validez de la autorización de vuelo 14
8. ACTIVIDADES POSTERIORES 15
8.1. Modificación de las condiciones de vuelo 15
8.1.1. Modificación por parte de AESA de las condiciones de vuelo propuestas 15
8.1.2. Modificación por el solicitante de las condiciones de vuelo propuestas 15
8.2. Solicitud de una nueva autorización de vuelo por caducidad de la anterior 15
9. TRANSFERENCIA DE AERONAVES CON AUTORIZACION DE VUELO EN VIGOR 16
10. VUELOS EN ESPACIOS CONTROLADOS - PLAN DE VUELO APROBADO POR ENAIRE 16
11. CAMBIOS RELEVANTES DE ESTA EDICIÓN 16

Cualquier copia total o parcial de este documento se considera copia no controlada y siempre deberá ser contrastada con el documento vigente en la Web

1. INTRODUCCIÓN

En el ámbito de la aeronavegabilidad inicial, AESA es la autoridad competente para la tramitación de las autorizaciones de vuelo y condiciones de vuelo (salvo los casos en los que éstas deben ser aprobadas por EASA) en aquellas aeronaves registradas en el Registro de Matriculación de Aviación Civil.

AESA aplicará el Reglamento 2018/1139 y su normativa de implementación, Reglamento (UE) n.º 748/2012, con su Anexo Parte 21, subparte P.

En aeronaves que se encuentren excluidas del Reglamento Base 1139/2018, se tendrá en cuenta:

a) El RD 728/2022, por el cual se modifica el Real Decreto 660/2001 adaptando su ámbito de aplicación a las aeronaves, productos y piezas relacionados con ellas, excluidas del ámbito de aplicación de la normativa europea, señaladamente del Reglamento (UE) n.º 748/2012 de la Comisión,

b) Real Decreto 765/2022, de 20 de septiembre, por el que se regula el uso de aeronaves motorizadas ultraligeras (ULM) y orden de 14 de noviembre de 1988 por la que se establecen los requisitos de aeronavegabilidad para las Aeronaves Ultraligeras Motorizadas (ULM).

c) Orden de 31 de mayo de 1982 por la que se aprueba un nuevo Reglamento para la Construcción de Aeronaves por Aficionados.

d) Real Decreto 750/2014, de 5 de septiembre, por el que se regulan las actividades aéreas de lucha contra incendios y búsqueda y salvamento y se establecen los requisitos en materia de aeronavegabilidad y licencias para otras actividades aeronáuticas.

2. OBJETO Y ALCANCE

El objeto de esta guía es, describir las actividades a realizar para tramitar según corresponda los procesos de emisión, modificación, suspensión o revocación de las autorizaciones de vuelo tanto de aeronaves EASA como NO EASA junto con las condiciones de vuelo en los casos en los que estas deben ser aprobadas por AESA.

2.1. Autorización de vuelo no EASA

En el ámbito NO EASA, esta guía es de aplicación para todas las aeronaves excluidas del ámbito de aplicación del Reg. 2018/1139, inscritas o que se vayan a inscribir en el Registro de Matrícula de Aeronaves español o a las que se les haya concedido por parte de AESA una identificación provisional. En este sentido algunos ejemplos de las aeronaves afectadas son:

a) Aeronaves cuyo CDA (NO EASA) ha perdido de forma temporal o definitiva la validez.
b) Aeronaves admitidas a trámite para obtener un CDA no EASA.
c) Aeronaves nuevas fabricadas en serie conforme a un Certificado de Tipo o equivalente.
d) Aeronaves prototipo no EASA
e) Aeronaves experimentales conforme al anexo I del Reg. 2018/1139
f) Aeronaves sin Certificado de Tipo o equivalente aprobado o aceptado por AESA.

Cualquier copia total o parcial de este documento se considera copia no controlada y siempre deberá ser contrastada con el documento vigente en la Web

Una vez identificadas las aeronaves afectadas por esta guía, los posibles propósitos para los cuales puede solicitar una autorización de vuelo son los siguientes (con algunos ejemplos):

1. **Desarrollo.**
   - *ensayos de nuevas aeronaves o modificaciones*
   - *ensayo de nuevos conceptos de fuselaje, motor, hélice y equipo*
   - *pruebas de nuevas técnicas;*
2. **Mostrar cumplimiento con regulaciones o especificaciones de certificación.**
   - *ensayos en vuelo de certificación para la certificación de tipo, certificados de tipo suplementarios, cambios en los certificados de tipo o autorización ETSO;*
3. **Entrenamiento de tripulaciones para organizaciones de diseño o de producción.**
   - *Vuelos para la formación de la tripulación que realizará los ensayos en vuelo de diseño o de producción antes de que pueda emitirse la aprobación de diseño o el Certificado de Aeronavegabilidad (CdA).*
4. **Ensayos en vuelo para producción de nuevas aeronaves.**
   - *Para establecer la conformidad con el diseño aprobado, normalmente se trataría del mismo programa para una serie de aeronaves similares;*
5. **Vuelos bajo producción entre instalaciones.**
   - Traslado de aeronaves “verdes” para el seguimiento de la producción final.
6. **Vuelos de aceptación de cliente.**
   - *Antes de vender y/o matricular la aeronave.*
7. **Venta o exportación de la aeronave.**
   - *Antes de matricular la aeronave en el Estado donde se emitirá el CdA.*
8. **Vuelos para aprobación de la autoridad.**
   - *Prueba de vuelo de inspección por la autoridad antes de que se emita el CdA.*
9. **Análisis de Mercado incluyendo entrenamientos de tripulación.**
   - *Vuelos con el fin de realizar un estudio de mercado, demostraciones de ventas y formación de la tripulación del cliente con aeronaves sin certificado de tipo o equivalente o aeronaves para las que aún no se ha establecido la conformidad o para aeronaves no registradas y antes de que se emita el CdA.*
10. **Exhibiciones aéreas y air shows.**
    - *Volar la aeronave a una exposición o exhibición y participar en la exposición o exhibición antes de que se haya emitido la aprobación del diseño o antes de que se haya demostrado la conformidad con el diseño aprobado.*
11. **Vuelos a bases de mantenimiento o lugares para revisiones de la autoridad o bases de almacenamiento.**
    - *Vuelos de traslado en los casos en que el mantenimiento no se realice de acuerdo con los programas aprobados, cuando no se haya cumplido una AD, cuando determinados*

Cualquier copia total o parcial de este documento se considera copia no controlada y siempre deberá ser contrastada con el documento vigente en la Web

equipos fuera de la Lista Maestra de Equipo Mínimo (MMEL) estén inservibles o cuando la aeronave haya sufrido daños más allá de los límites aplicables.

- *Vuelos para la realización de revisiones de aeronavegabilidad.*

12. **Vuelos con exceso de peso sobre el peso máximo certificado al despegue más allá del alcance normal sobre masas de agua o sobre terreno donde no se encuentren disponibles zonas de aterrizaje o puntos de repostaje.**
    - *Vuelos de traslado con capacidad adicional de combustible.*
13. **Establecimiento de records, carreras aéreas o competiciones similares.**
    - *Además de lo indicado en el propio propósito, se incluyen el vuelo de entrenamiento y el vuelo de posicionamiento para este fin.*
14. **Vuelos de aeronaves que cumplan con los requisitos de aeronavegabilidad aplicables antes de que hayan demostrado cumplimiento con los requisitos ambientales aplicables.**
    - *Volar una aeronave cuya conformidad con todas las especificaciones de certificación aplicables se haya demostrado, pero no con los requisitos medioambientales.*
15. **Este propósito es distinto en función de si la aeronave es EASA o NO:**

(a) <u>Aeronaves EASA</u> → vuelos no comerciales de determinadas aeronaves no complejas o de determinados tipos para los que no procede la expedición de un certificado de aeronavegabilidad o un certificado restringido de aeronavegabilidad.

(b) <u>Aeronaves NO EASA</u> → vuelos de determinadas aeronaves o de determinados tipos para los que no procede la expedición de un certificado de aeronavegabilidad o un certificado restringido de aeronavegabilidad.

- *Para aeronaves que no puedan cumplir en la práctica todas las especificaciones de certificación aplicables, como determinadas aeronaves sin titular de TC (denominadas genéricamente aeronaves huérfanas) o aeronaves que hayan estado sujetas a sistemas nacionales de autorización de vuelo y no se haya demostrado que cumplen todos los requisitos aplicables.*

16. **Vuelos para tareas de troubleshooting o para comprobar el correcto funcionamiento de uno o más sistemas, productos o piezas después de las tareas de mantenimiento.**
    - *Después del mantenimiento, cuando el diagnóstico del funcionamiento de un sistema de la aeronave deba realizarse en vuelo y el titular de la aprobación de diseño no haya dado instrucciones para realizar este diagnóstico dentro de las limitaciones aprobadas de la aeronave, el vuelo deberá realizarse con una autorización de vuelo.*

2.2. Autorización de vuelo EASA

En este caso se actuará conforme la Subparte P de la sección A, Parte 21 del Reglamento 748/2012.

Pueden dirigir las consultas sobre esta guía al siguiente buzón: certificadoypermisos@seguridadaerea.es

Cualquier copia total o parcial de este documento se considera copia no controlada y siempre deberá ser contrastada con el documento vigente en la Web

3. DEFINICIONES

Solicitante: Se utilizará este término genérico para referir tanto a personas como a organizaciones durante los procesos en los que estas han solicitado la emisión de certificados, licencias, autorizaciones y aprobaciones.

Interesado: Se utilizará este término en los procesos de inspección de oficio para referirse a la persona u organización inspeccionada.

Personal actuario (ACT): A efectos de este procedimiento el personal actuario será personal funcionario de AESA y cumplirá los requisitos de formación y competencia establecidos para el perfil de personal de revisión de la aeronavegabilidad.

Equipo de Evaluación: Para el caso de emisión/modificación de certificados, licencias, autorizaciones y aprobaciones, será el conjunto de personas que participa en la evaluación completa de todos los ámbitos del solicitante/interesado. Podrán formar parte del Equipo de Evaluación varios Equipos de Actuación.

Aeronave experimental: Aquella aeronave NO EASA específicamente diseñadas o modificadas para la investigación o para propósitos de experimentación o científicos, y que puedan producirse en un número muy limitado.

Cualquier copia total o parcial de este documento se considera copia no controlada y siempre deberá ser contrastada con el documento vigente en la Web

4. GESTIÓN DE LA SOLICITUD DE UNA AUTORIZACIÓN DE VUELO

4.1. General

El solicitante debe ser una persona que sea el propietario de la aeronave o representante que esté autorizado por el propietario para tramitar la solicitud. En este sentido, cualquier organización reconocida por AESA y que tenga un contrato de gestión de la aeronavegabilidad con el propietario/operador podrá realizar la solicitud en representación de este.

El solicitante deberá proveer los medios para que el procedimiento administrativo se desarrolle en la lengua castellana, de acuerdo con el artículo 15 de la ley 39/2015. Es por ello por lo que toda la documentación relativa al procedimiento deberá ser redactada en castellano o en las lenguas cooficiales, en aquellas CCAA que cuentan con ella. Los documentos podrán ir acompañados de una traducción al idioma propio de la organización.

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.

4.2. Solicitante debe darse de alta en el registro de AESA

El solicitante (tanto persona jurídica como física) que se disponga a realizar la solicitud objeto de este manual, deberá antes estar dado de alta como usuario para relacionarse con la Dirección de Seguridad de Aeronaves.

Toda la información relativa a la gestión de altas/bajas/modificación de usuarios en SIPA se recoge en la Guía de Alta y Modificación de Usuarios SIPA DSA-ORGA-GU01

Como información complementaria, AESA ha publicado en la intranet y en la web la Guía de Representación en el ámbito de la administración electrónica. En el documento se explica qué es la representación electrónica, cuál es su alcance, cómo se regula, cuándo es necesario acreditar la representación, cómo se acredita, y como hacer todo esto ante AESA.

Las consultas relacionadas con el procedimiento de gestión de altas/bajas/modificación de usuarios en SIPA se realizarán a través del buzón: usuariosdsa.aesa@seguridadaerea.es

Cada usuario designado 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

Cualquier copia total o parcial de este documento se considera copia no controlada y siempre deberá ser contrastada con el documento vigente en la Web

4.3. Inicio de solicitud

El propio formato de solicitud ***AESA 21*** (Solicitud Condiciones y Autorización de Vuelo) contiene las instrucciones necesarias para ser rellenado. También indica la documentación que debe acompañar dicho formato.

El formato de solicitud deberá estar completamente rellenado y acompañado tanto de la documentación requerida en la solicitud como también por aquella referida por el propio solicitante para el caso de aeronave de que se trate.

En caso de que el solicitante no requiera aprobación de la Autorización de Vuelo por parte de la autoridad y sólo aprobación de las condiciones de vuelo, deberá indicarlo en la solicitud.

En función del tipo de aeronave y si el solicitante es una organización de Diseño o no los documentos a presentar junto con la solicitud serán distintos (indicado en el formato de solicitud):

a) Aeronaves EASA Organizaciones de Diseño:
   - ***AESA 21*** (Solicitud) + ***EASA 18a*** *(*Aprobación Condiciones de Vuelo DOA (EASA))

b) Aeronaves EASA Resto de Organizaciones y privados:
   - ***AESA 21*** (Solicitud) + ***EASA 18b*** (Aprobación Condiciones de Vuelo (EASA))

c) Aeronaves NO EASA Organizaciones de Diseño:
   - ***AESA 21*** (Solicitud) + ***AESA 18a*** (Aprobación Condiciones de Vuelo DOA (NO EASA))

d) Aeronaves NO EASA Resto de Organizaciones y privados:
   - ***AESA 21*** (Solicitud)

4.3.1. Selección del medio de comunicación

Si el solicitante se presenta como persona jurídica en nombre de una organización, deberá presentar la solicitud por registro telemático en:

https://sede.seguridadaerea.gob.es/sede-aesa/catalogo-de-procedimientos/solicitud-general

Si el solicitante se presenta como persona física, tiene la opción de presentar la solicitud bien telemáticamente o bien podrán hacerlo presentando la solicitud en papel en cualquier Registro Oficinal de la Administración del Estado, indicando la dirección postal en la que deseen que se les practiquen las notificaciones.

4.3.2. A dónde dirigir la solicitud

A continuación, se muestra algunos ejemplos para orientar el envío de la solicitud:

- El solicitante que se identifique como CAMO, P145 o propietario de la aeronave, deberá dirigirse al organismo de AESA que le supervise, este puede ser bien la OSV correspondiente o bien la División de Aprobaciones y Estandarización de Aeronavegabilidad (DAEA).
- En caso de que el solicitante se identifica como DOA o POA, deberá dirigir la solicitud a la División de Aeronavegabilidad Inicial (DAI).

Cualquier copia total o parcial de este documento se considera copia no controlada y siempre deberá ser contrastada con el documento vigente en la Web

- Para aeronaves nuevas prototipo no matriculadas deberán dirigir la solicitud a la División de Aeronavegabilidad Inicial (DAI).
- En algunos casos (de forma excepcional) para aeronaves nuevas de serie que les aplique una matrícula de prueba deberán dirigir la solicitud a la División de Aeronavegabilidad Inicial (DAI).

4.4. Recepción de la solicitud

Una vez recibida la solicitud, el organismo de AESA correspondiente (OSV, DAEA o DAI) será el responsable de gestionar la recepción administrativa de la solicitud.

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 le requerirá al solicitante que la subsane a través del formato ***AESA-PGIA-P01-F01B***. Si transcurrido el plazo concedido, la solicitud no es satisfactoriamente subsanada, se le dará por desistido.

El procedimiento de evaluación de una solicitud de Autorización de Vuelo será un procedimiento administrativo reducido, consistente en la creación del expediente, evaluación documental y emisión de la Autorización de Vuelo junto con las Condiciones de Vuelo, cuando proceda. No se requiere la emisión del correspondiente informe ni dictamen técnicos ni la correspondiente recepción de solicitud si ésta está bien conformada.

5. EVALUACIÓN Y EMISIÓN DE LAS CONDICIONES DE VUELO

En función del tipo de aeronave de la que estemos hablando, las condiciones de vuelo pueden ser o no solicitadas a AESA:

a) Aeronaves NO EASA → Siempre.
b) Aeronaves EASA → En aquellos casos cuyo propósito del vuelo **NO SEA** el 1, 2, 12 o 15:

1.- Vuelo de Desarrollo

2.- Vuelos de Demostración de conformidad con reglamentos o especificaciones de certificación

12.- Vuelo de aeronaves con un peso superior a su peso máximo certificado de despegue para un vuelo de alcance superior al normal sobre agua, o sobre superficies de tierra en las que no se disponga de instalaciones adecuadas para el aterrizaje o de combustible apropiado.

15.- Vuelos no comerciales de determinadas aeronaves no complejas o de determinados tipos para los que no procede la expedición de un certificado de aeronavegabilidad o un certificado restringido de aeronavegabilidad

NOTA: EN ESTOS CASOS LAS CONDICIONES DE VUELO SE DEBEN SOLICITAR A EASA

Cualquier copia total o parcial de este documento se considera copia no controlada y siempre deberá ser contrastada con el documento vigente en la Web

5.1. Evaluación

1. El equipo evaluador analizará en detalle la información presentada para verificar si:
   a) Las condiciones de vuelo solicitadas corresponden a la misma configuración de la aeronave identificada en el manual de la organización con privilegios para emitir autorización de vuelo, tanto la definición de su diseño (campo 12.1 del formato ***AESA 21***) como el estado de aeronavegabilidad continuada (campo 12.2).
   b) En base a la documentación presentada y a cualquier otra que sea necesario requerir al solicitante, y mediante las inspecciones que se crean necesarias, se considera que la aeronave muestra conformidad con dicha configuración.
2. En el caso de que se requiera la aprobación por AESA de las condiciones de vuelo, el equipo evaluador tiene que verificar, además:
   I. Que las condiciones de vuelo están completas y documentadas, teniendo en cuenta que se aplican a la aeronave completa, tanto la definición de su diseño como el estado de aeronavegabilidad continuada.
   II. En base a la documentación presentada y cualquier otra que sea necesario requerir al solicitante y mediante las inspecciones o ensayos que se crean necesarios, se considera que la aeronave es capaz de efectuar un vuelo seguro con las condiciones y restricciones especificadas.

5.2. Emisión de las condiciones de vuelo

Las condiciones de vuelo incluirán, si procede, las condiciones o restricciones adicionales consideradas por el solicitante.

Además, en el caso de aprobación por AESA de las condiciones de vuelo se podrán incluir aquellas restricciones adicionales que el equipo evaluador haya podido considerar.

La Unidad correspondiente procederá a enviar al solicitante la documentación final.

6. EVALUACIÓN Y EMISIÓN DE UNA AUTORIZACIÓN DE VUELO

1. El equipo evaluador verificará en primer lugar que la solicitud de autorización de vuelo, ***AESA 21***, se ha presentado correctamente, en particular que:
   a) Para aeronaves EASA, el solicitante cumple los requisitos de elegibilidad de 21.A.703(a), verificando su relación con la aeronave.
   b) El formato ***AESA 21*** se ha completado y firmado correctamente por el solicitante. Es particularmente importante que el formato esté completo y que se aporte toda la documentación requerida.
   c) Se ha presentado toda la documentación indicada en el formato ***AESA 21*** o cualquier otra que haya sido requerida para su evaluación previa a la emisión de la autorización de vuelo.

Cualquier copia total o parcial de este documento se considera copia no controlada y siempre deberá ser contrastada con el documento vigente en la Web

d) La aeronave para la que solicita la emisión de la autorización de vuelo corresponde a una aeronave de matrícula española o es nueva no matriculada, siendo procedente la asignación de identificación provisional para realizar los vuelos requeridos.

e) Teniendo en cuenta el propósito por el que se solicita la autorización, procede la emisión de ésta. Es decir, que la autorización de vuelo es la medida legal disponible más adecuada para permitir el vuelo solicitado.

f) El tipo de propósito del vuelo que aplique debe estar claramente identificado en la solicitud, así como los aspectos en los que la aeronave no cumple los requisitos de aeronavegabilidad aplicables, si lo hubiera, por ejemplo daño fuera de límites, tarea de mantenimiento de servicio y / o de requerimiento caducado, directiva de aeronavegabilidad caducada, modificaciones o reparaciones no aprobadas, CDCCL (Critical Design Configuration Control Limitations) caducados, LLPs (Life limit parts) caducadas, defectos no registrados en la MEL u otros documentos aprobados, etc.).

g) En el caso de que la Autorización de Vuelo se solicite por el propósito 15, el solicitante debe ser también, el propietario registral de la aeronave.

h) La duración solicitada no excede de 12 meses, excepto para el propósito mencionado arriba (15), que se podrá solicitar duración ilimitada.

Las deficiencias detectadas que obliguen a detener este proceso serán notificadas utilizando al solicitante en el formato ***AESA-PGIA-P01-F20B***. En el caso de que no se pueda comprobar el cumplimiento completo con los requisitos aplicables para la emisión, transcurrido el plazo concedido, se dará el procedimiento por caducado, notificándolo al interesado mediante ***AESA-PGIA-P01-F09***.

6.1. Emisión de la autorización de vuelo

En el caso de subsanación de las deficiencias, el equipo evaluador propondrá al Jefe de la Unidad correspondiente la emisión de la autorización de vuelo correspondiente.

Finalmente, el Jefe de la Unidad correspondiente procederá a la firma formato ***EASA 20a***, haciendo referencia a las condiciones de vuelo aprobadas que correspondan (21.A.711).

La Unidad correspondiente procederá a enviar al solicitante el formato de autorización de vuelo (***AESA 20a*** Autorización Vuelo (para aeronaves NO EASA) o ***EASA 20a*** Autorización Vuelo (Para aeronaves EASA) junto con el formato de condiciones de vuelo (Si aplica).

7. PARTICULARIDADES PARA AERONAVES EXPERIMENTALES (NO EASA)

Las aeronaves experimentales son aeronaves NO EASA específicamente diseñadas o modificadas para la investigación o para propósitos de experimentación o científicos, y que puedan producirse en un número muy limitado.

El propósito de vuelo para este tipo de aeronaves deberá ser el propósito número (15):

Cualquier copia total o parcial de este documento se considera copia no controlada y siempre deberá ser contrastada con el documento vigente en la Web

15. **Vuelos de determinadas aeronaves o de determinados tipos para los que no procede la expedición de un certificado de aeronavegabilidad o un certificado restringido de aeronavegabilidad.**

    Para aeronaves que no puedan cumplir en la práctica todas las especificaciones de certificación aplicables, como determinadas aeronaves sin titular de TC (denominadas genéricamente aeronaves huérfanas) o aeronaves que hayan estado sujetas a sistemas nacionales de autorización de vuelo y no se haya demostrado que cumplen todos los requisitos aplicables.

Las aeronaves experimentales, requieren para poder operar de una Autorización de Vuelo Experimental según los cauces establecidos por AESA según se establece en el RD 600/2001. Para ello, el solicitante de unas condiciones de vuelo y/o autorización de vuelo deberá demás de lo indicado en los puntos anteriores las peculiaridades que se indican a continuación:

7.1. Autorización de vuelo

a) La solicitud de una autorización de vuelo experimental debe ir acompañada también de la siguiente documentación:

   1. Código o, alternativamente, otros requisitos de aeronavegabilidad utilizados como referencia en el diseño, e identificación de los aspectos en que la aeronave no cumple los requisitos de aeronavegabilidad aplicables.
   2. Condiciones de vuelo propuestas para la operación segura de la aeronave acorde a lo indicado en el punto 7.2.
   3. Informe de peso y centrado real de la aeronave.
   4. Cuaderno de la aeronave o medio equivalente establecido reglamentariamente por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea.
   5. Disposiciones o acuerdos específicos en cuanto a la aeronavegabilidad continuada, incluyendo instrucciones de mantenimiento y el régimen bajo el cual serán realizadas y la organización de mantenimiento encargada.

En cualquier momento del proceso se podrá requerir cualquier documento o acción adicional que se considere necesaria para revisar la aeronavegabilidad de la aeronave. En este caso la solicitud se realizará como se indica en el procedimiento ***AESA-PGIA-P01.***

7.2. Condiciones de vuelo

b) El documento en el que se detallarán las condiciones y restricciones propuestas para la operación segura de la aeronave contendrá la siguiente información:

   1. La configuración o configuraciones de la aeronave para las que se solicita la autorización de vuelo.

Cualquier copia total o parcial de este documento se considera copia no controlada y siempre deberá ser contrastada con el documento vigente en la Web

2. Condiciones o restricciones en itinerarios, espacio aéreo, o ambos, requeridos para los vuelos, como, por ejemplo, sectores de espacio aéreo a utilizar, acuerdos con la autoridad ATC, aeródromos, zonas de ensayos, pasillos de acceso.
3. Condiciones y restricciones para la tripulación de vuelo y cualquier otro tipo de personal.
4. Limitaciones de operación, incluyendo, de ser aplicable, el programa de ensayos en vuelo específico.
5. Procedimiento o método empleado por el solicitante para el control de la configuración de la aeronave, que garantice que la aeronave permanece dentro de las condiciones establecidas.
6. Una Declaración de Aeronavegabilidad y la documentación asociada a esta Declaración de Aeronavegabilidad que justifique que la aeronave es capaz de realizar vuelos seguros bajo las condiciones y restricciones identificadas.

c) Para las organizaciones de diseño aprobadas por AESA que tengan reconocido el privilegio para la aprobación de las condiciones de vuelo, se considerarán aprobadas las condiciones de vuelo propuestas por la organización conforme a los procedimientos acordados.

7.3. Expedición de la autorización de vuelo

a) Junto con la emisión de la Autorización de Vuelo, se emitirán, cuando procedan, la licencia de estación y el certificado de ruido junto con cualquier otro documento necesario para la operación de la aeronave.

7.4. Validez de la autorización de vuelo

a) La autorización de vuelo experimental tendrá validez por un plazo adecuado para el programa de ensayos en vuelo, pero en todo caso no mayor de 12 meses.
b) Su validez está condicionada a que se mantengan las condiciones de vuelo y limitaciones para las que fue emitida.
c) Como excepción al párrafo b), las organizaciones de diseño aprobadas por AESA con el alcance apropiado a las que AESA haya concedido los privilegios necesarios, podrán introducir cambios en las condiciones de vuelo.
d) Si la autorización de vuelo pierde su validez por cualquiera de los motivos indicados en los dos párrafos anteriores, se deberá solicitar una nueva autorización de vuelo.

Cualquier copia total o parcial de este documento se considera copia no controlada y siempre deberá ser contrastada con el documento vigente en la Web

8. ACTIVIDADES POSTERIORES

8.1. Modificación de las condiciones de vuelo

8.1.1. Modificación por parte de AESA de las condiciones de vuelo propuestas

En el caso de que AESA considere que alguno de los datos incluidos en las condiciones de vuelo propuestas en la solicitud no deba ser aprobados o sea necesario modificarlos o añadir cualquier otra información, condición y/o restricción al vuelo propuesto, podrá realizar cambios en el formato propuesto.

El formato final de las condiciones de vuelo será enviado al solicitante junto con la autorización de vuelo en caso de aprobación de ambos por parte de AESA.

8.1.2. Modificación por el solicitante de las condiciones de vuelo propuestas

En este caso nos podemos encontrar antes dos posibles situaciones:

a) Cuando las CV todavía no han sido aprobadas por AESA

   Si durante el transcurso del expediente y previo a la aprobación de las CV por parte de AESA, el solicitante quisiera realizar un cambio (por iniciativa propia o como resultado del proceso de aprobación) deberá:

   1. Enviar una nueva solicitud con los nuevos datos indicando en la casilla 6 la opción de modificación y adjuntando el nuevo formato de aprobación de las condiciones de vuelo debidamente firmado y con los cambios reflejados.
   2. Indicar en la casilla 2 del nuevo formato de aprobación de las condiciones de vuelo la misma referencia del documento anterior, pero con un nuevo estado de edición del mismo.

b) Cuando las CV ya han sido aprobadas por AESA

   En este caso solo se podrá proponer un cambio a las condiciones de vuelo si la autorización de vuelo sigue en vigor. Para ello se actuará conforme se indica en el punto a) anterior.

   Si la validez de la autorización de vuelo ha expirado, se deberán tramitar como una nueva solicitud.

8.2. Solicitud de una nueva autorización de vuelo por caducidad de la anterior

Este punto no es aplicable a los casos correspondientes al propósito 15 ya que en estos casos se deberá solicitar una nueva Autorización de Vuelo.

Si durante el transcurso del tiempo para la realización de los vuelos establecidos (indicado en la autorización) no hubiese sido posible la realización de los mismos o fuese necesario la realización de nuevos vuelos no previstos, se podrá solicitar una nueva autorización de vuelo siempre que la situación de la aeronave siga siendo acorde a las condiciones de vuelo aprobadas. Para ello se deberá:

Cualquier copia total o parcial de este documento se considera copia no controlada y siempre deberá ser contrastada con el documento vigente en la Web

a) Remitir un escrito a la unidad responsable de la emisión de la autorización de vuelo anterior indicando:

   a. Referencias a la solicitud de autorización de vuelo del expediente.
   b. Motivo por el cual es necesario la emisión de una nueva autorización de vuelo.
   c. Declaración del responsable que firmó el documento de la aprobación de las condiciones de vuelo (en la solicitud inicial) indicando que se mantienen dichas condiciones.
   d. Nuevo periodo para la realización de los vuelos

El equipo de evaluación revisará si se pueden mantener o no las condiciones de vuelo ya aprobadas o indicará al solicitante que las condiciones de vuelo no son válidas para la nueva solicitud y por tanto que deberá solicitarlas de nuevo.

9. TRANSFERENCIA DE AERONAVES CON AUTORIZACION DE VUELO EN VIGOR

En los casos de trasferencia de aeronave la autorización de vuelo perderá su validez, excepto en los casos en que la aeronave vuele bajo el propósito 15, salvo que la aeronave siga permaneciendo en el Registro de Matrícula de Aeronaves español en cuyo caso, no se invalidará la autorización concedida, quedando, por tanto, transferida con la aeronave.

10. VUELOS EN ESPACIOS CONTROLADOS - PLAN DE VUELO APROBADO POR ENAIRE

En paralelo con lo que se expone en esta guía, para aquellos vuelos bajo Autorización de Vuelo 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/)

11. CAMBIOS RELEVANTES DE ESTA EDICIÓN

Ver en la tabla de Registro de Ediciones al principio de esta guía.

Cualquier copia total o parcial de este documento se considera copia no controlada y siempre deberá ser contrastada con el documento vigente en la Web