Agencia Estatal
de Seguridad Aérea

Guía para la tramitación del certificado de tipo ULM

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	Desde publicación	Esta guía sustituye a G-DC-TCNO-02.

REFERENCIAS	
CÓDIGO	**TÍTULO**
REGLAMENTO (UE) 2018/1139	REGLAMENTO (UE) 2018/1139 POR EL QUE SE MODIFICAN LOS REGLAMENTOS (CE) N.O 2111/2005, (CE) N.O 1008/2008, (UE) N.O 996/2010, (CE) N.O 376/2014 Y LAS DIRECTIVAS 2014/30/UE Y 2014/53/UE DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO Y SE DEROGAN LOS REGLAMENTOS (CE) N.O 552/2004 Y (CE) N.O 216/2008 DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO Y EL REGLAMENTO (CEE) N.O 3922/91 DEL CONSEJO
LEY 48/1960	LEY 48/1960 SOBRE NAVEGACIÓN AÉREA
LEY 39/2015	LEY 39/2015 DEL PROCEDIMIENTO ADMINISTRATIVO COMÚN DE LAS ADMINISTRACIONES PÚBLICAS
A-DSA-ORGA-01	GUÍA DE ALTA Y MODIFICACIÓN DE USUARIOS SIPA
LEY 21/2003	LEY 21/2003 DE SEGURIDAD AÉREA
REAL DECRETO 98/2009	REAL DECRETO 98/2009 POR EL QUE SE APRUEBA EL REGLAMENTO DE INSPECCIÓN AERONÁUTICA
REAL DECRETO 765/2022	REAL DECRETO 765/2022, DE 20 DE SEPTIEMBRE, POR EL QUE SE REGULA EL USO DE AERONAVES MOTORIZADAS ULTRALIGERAS (ULM)
REAL DECRETO 141/2025	REAL DECRETO 141/2025 DE 25 DE FEBRERO, POR EL QUE SE ESTABLECEN LOS REQUISITOS ESENCIALES DE AERONAVEGABILIDAD DE LAS AERONAVES ULTRALIGERAS MOTORIZADAS (ULM) Y POR EL QUE SE MODIFICA TANTO LA ORDEN DE 31 DE MAYO DE 1982 POR LA QUE SE APRUEBA UN NUEVO REGLAMENTO PARA LA CONSTRUCCIÓN DE AERONAVES POR AFICIONADOS, COMO EL PROPIO REGLAMENTO.

LISTADO DE ACRÓNIMOS	
ACRÓNIMO	**DESCRIPCIÓN**
SIGLA	DESCRIPCIÓN
DSA	DIRECCIÓN / DIRECTOR DE SEGURIDAD DE AERONAVES
DAI	DIVISIÓN DE AERONAVEGABILIDAD INICIAL
EASA	AGENCIA EUROPEA DE SEGURIDAD AÉREA
BCAR	BRITISH CIVIL AVIATION REQUIREMENT
JDAI	JEFE DE LA DIVISIÓN DE AERONAVEGABILIDAD INICIAL
FRC	FUNCIONARIO RESPONSABLE COORDINADOR
TC	CERTIFICADO DE TIPO
ULM	AERONAVE ULTRALIGERA MOTORIZADA
MTOM	MASA MÁXIMA AUTORIZADA AL DESPEGUE
MTOW	MAXIMUN TAKE-OFF WEIGHT

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

3. GESTIÓN DE LA SOLICITUD DE UN CERTIFICADO DE TIPO 4

3.1 General 4

3.2 Tipos de proceso 5

3.3 Inicio del proceso 5

3.4 Recepción de la solicitud (Evaluación de la solicitud) 6

3.5 FASE 1: Evaluación inicial 8

3.6 FASE 2: Aprobación de las bases de certificación 9

3.7 FASE 3: Aprobación del programa de certificación 10

3.8 FASE 4: Ejecución del programa de certificación y demostración de las bases de certificación. Inspección documental 11

3.9 FASE 5: Ejecución del programa de certificación y demostración de las bases de certificación. Pruebas en Tierra 12

3.10 FASE 6: Ejecución del programa de certificación y demostración de las bases de certificación. Pruebas en Vuelo 13

3.11 FASE 6: Elaboración de las Hoja de datos 14

4. RESOLUCIÓN DEL PROCEDIMIENTO 14

4.1 Resolución Positiva 14

4.2 Resolución Negativa 15

4.3 Resolución por Desistimiento 15

5. MODIFICACIONES POR PARTE DEL TITULAR DEL CERTIFICADO DE TIPO 15

5.1 Modificaciones administrativas del TC 15

5.2 Modificaciones del diseño en el TC 15

5.3 Modificaciones por la emisión de una declaración 16

5.4 Modificaciones por la emisión de un "*Service Bulletin*" 16

6. ACTUACIONES DE OFICIO 17

7. SUSPENSIÓN, LIMITACIÓN, REVOCACIÓN O RENUNCIA 17

7.1 Suspensión, Limitación, Revocación 17

7.2 Renuncia 18

8. CAMBIOS RELEVANTES DE ESTA EDICIÓN 18

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

Las aeronaves ultraligeras motorizadas (ULM) son, a efectos de este procedimiento, las definidas como tales en el Real Decreto 765/2022, de 20 de septiembre, por el que se regula el uso de aeronaves motorizadas ultraligeras (ULM).

Se encuentran excluidas de la aplicación de la normativa común europea por el Anexo I del Reglamento (UE) nº 2018/1139, correspondiendo su regulación y supervisión a las autoridades nacionales.

El Real Decreto 141/2025 establece los requisitos de aeronavegabilidad inicial y la acreditación de su cumplimiento mediante la emisión por AESA de un certificado de tipo (en adelante, cuando se mencione un artículo, se entenderá referido a este Real Decreto salvo indicación contraria).

Se han establecido medios aceptables de cumplimiento y material guía para la demostración de cumplimiento con dichos requisitos técnicos, que se recogen en la Resolución de la directora de AESA. No obstante, se podrá demostrar cumplimiento con los requisitos técnicos aplicables por otros medios, siempre que garanticen un nivel de seguridad equivalente. El material guía y los medios aceptables de cumplimiento están pensados para aviones ultraligeros de ala fija convencionales, por lo que deberán adaptarse cuando el ULM a certificar o alguno de sus componentes o características no se ajuste a esta categoría.

La realización de los vuelos de prueba necesarios requiere la previa obtención por el solicitante de una Autorización de Vuelo, proceso no incluido en este procedimiento.

2. OBJETO Y ALCANCE

El objeto de esta guía es describir las actividades a realizar por parte del solicitante de un certificado de tipo de aeronaves ULM, de conformidad con El Real Decreto 141/2025.

El alcance es la emisión del certificado de tipo ULM y las actividades posteriores a la certificación para su mantenimiento y, en su caso, su modificación, suspensión, limitación o revocación

3. GESTIÓN DE LA SOLICITUD DE UN CERTIFICADO DE TIPO

3.1 General

La tramitación de una solicitud de un certificado de tipo ULM se llevará a cabo en fases las cuales deben iniciarse solo cuando la anterior se haya completado satisfactoriamente o se asegure que los aspectos pendientes no afectan a su desarrollo posterior.

Al final de cada fase o el inicio de la siguiente se requerirá al solicitante la documentación que con carácter general será necesaria para poder continuar con el expediente.

El plazo inicial en que se deberá tomar y notificar la resolución es de 3 meses desde la fecha en que la solicitud haya tenido entrada en el registro electrónico de AESA. Durante este proceso se deberá tener en cuenta el artículo 22 de la Ley 39/2015 con respecto de la suspensión del plazo máximo

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 resolver. Si transcurre dicho plazo sin una resolución expresa la solicitud se puede entender como desestimada, lo que no exime a AESA de la obligación de resolver.

NOTA: Si a lo largo del expediente en cualquiera de las fases se emitiese una diligencia de NO subsanación, se pasará a fase de Resolución Negativa del procedimiento.

3.2 Tipos de proceso

Esta guía trata de desarrollar (de forma general) el procedimiento a seguir a la hora de obtener un Certificado de Tipo Restringido ULM emitido por AESA.

En este proceso nos podremos encontrar con dos casos claramente distintos:

a) Cuando la aeronave o aeronaves no disponen de un Certificado de tipo (o similar) emitido por cualquier autoridad.

b) Cuando la aeronave o aeronaves a incluir en el Certificado de Tipo, ya tenga un Certificado de Tipo (o similar) emitido por alguna autoridad.

En el caso a):

Será necesario pasar por todas las fases que se indican en esta guía para poder obtener un Certificado de Tipo Restringido emitido por AESA.

En el caso b)

El contenido del procedimiento se ajustará a la información aportada por el solicitante, pudiendo en estos casos, ser sustituidas algunas de las fases, por la presentación y posterior evaluación de la documentación aportada por el solicitante y utilidad para los procesos de certificación (o similar) en el país en el que se ha obtenido ya un Certificado de Tipo (o similar).

En estos casos se deberá indicar esta circunstancia en la solicitud.

Una vez evaluada la solicitud y/o la documentación aportada será el funcionario responsable del expediente, el encargo de trasladar al solicitante las fases que se verán alteradas o anuladas.

3.3 Inicio del proceso

El futuro titular del certificado de tipo será, en todo caso, la persona física o jurídica que es titular (propietaria legal) del diseño de la aeronave. De no tratarse del autor del diseño original, deberá demostrarse que se han transferido todos los derechos y obligaciones pertinentes.

El fabricante, si no se indica lo contrario, se considera que es el mismo titular del diseño. De no coincidir, deben haberse establecido los adecuados acuerdos entre ambos que aseguren la correcta fabricación conforme a los datos de diseño, así como su verificación y certificación. La responsabilidad en todo caso la mantendrá el titular del certificado de tipo.

Solo es aceptable como solicitante para iniciar la tramitación del certificado de tipo la persona física o jurídica que es titular (propietaria legal) del diseño de la aeronave y que será titular el certificado.

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

Como excepción, y siempre que justifique la correspondiente autorización por el titular del diseño conforme a la ley 39/2015 la solicitud la podrá realizar un representante legal de éste.

El término interesado engloba, de ser distintos, tanto al titular del diseño como al solicitante, y se entenderá referido en cada caso concreto a aquel que deba realizar la acción correspondiente.

Para solicitar la emisión de un certificado de tipo ULM, el interesado deberá rellenar el formato ***AI-CTUL-P01-F02***, y remitirlo a través de la SEDE de AESA a la División de Aeronavegabilidad Inicial (DAI). Las instrucciones necesarias para cumplimentarlo están incluidas en el propio formato de solicitud. Junto con el formato ***AI-CTUL-P01-F02***, el interesado deberá aportar toda la documentación que sea precisa para poder evaluar la solicitud y, en su caso, continuar con la tramitación del procedimiento.

Las personas jurídicas están obligadas a presentar la solicitud a través de medios electrónicos, por tanto, previo a la solicitud, el futuro titular del certificado de tipo deberá estar dado de alta como administrado en AESA e indicar sus correspondientes contactos de notificación y representantes legales para poder iniciar el proceso.

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

NOTA: 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 cómo 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, , 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 de usuario.pdf
>
> AESA ha puesto a disposición del usuario diversos vídeos de ayuda en relación con el funcionamiento de la aplicación. Dichos vídeos podrán encontrarse en la siguiente dirección:
>
> https://sede.seguridadaerea.gob.es/sede-aesa/contenido/video-manuales

3.4 Recepción de la solicitud (Evaluación de la solicitud)

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 recibida la solicitud por parte de AESA, ésta será revisada dentro de los 10 días siguientes previo a su recepción, indicando la necesidad de subsanación si aplica.

Se comprobará, que la solicitud cumple los requisitos mínimos para iniciar el procedimiento administrativo

a) Se han presentado todos los formatos obligatorios indicados en la solicitud.

b) El formato de solicitud se ha completado en todos sus campos obligatorios y está firmado correctamente por el solicitante:

- Deben estar completos los datos del solicitante y, en su caso, los del representante acreditado. Cuando el solicitante no es el gerente o el director ejecutivo de una organización, la capacidad de representación y las correspondientes escrituras deben estar incorporados en la gestión de administrados de AESA. De nombrarse un representante, el documento acreditativo debe indicar el alcance de las actividades para las que se le confiere la representación.

- En el documento de descripción de la aeronave: Se indicará claramente la denominación de la aeronave y la planta de potencia que se desean certificar de tipo. Podrá realizarse la solicitud conjuntamente para más de un modelo cuando solo varíe la motorización u otros elementos, pero la estructura primaria sea similar, aplicándose en tal caso las correspondientes tasas a cada uno de los modelos.

- Lo datos de las aeronaves estarán completos y justificarán que la aeronave puede entrar en el alcance de esta guía en lo relativo al número de plazas (no más de 2, incluyendo el piloto) y MTOM:

Categoría	MTOM
Aviones y helicópteros terrestres	≤ 600 Kg
Autogiros	≤ 600 Kg
Hidroaviones o aviones anfibios,	≤ 650 Kg
helicópteros acuáticos o anfibios	≤ 650 Kg

En función del resultado de las anteriores comprobaciones, y de las consultas que considere necesarias:

- Si no reúne los requisitos mínimos para iniciar el procedimiento administrativo, se requerirá al solicitante que la subsane como indica el procedimiento ***AESA-PGIA-01***.

  Si tras el plazo concedido, no es satisfactoriamente subsanada, se propondrá la resolución negativa o por desistimiento, según corresponda, conforme al formato indicado en el procedimiento ***AESA-PGIA-01***, en el que se describirán los antecedentes

- Si reúne las condiciones mínimas para iniciar el procedimiento administrativo o es subsanada la solicitud, se notificará al solicitante la recepción de solicitud (como indica el procedimiento ***AESA-PGIA-01***), donde se asignará la tramitación al FRC y se nombrará al equipo evaluador como indica dicho procedimiento **AESA-PGIA-01,** incluyendo en el equipo al Responsable de Certificación (PCM).

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

3.5 FASE 1: Evaluación inicial

En esta fase se llevará a cabo la evaluación técnica de los documentos presentados en la solicitud. Dado que alguno de los documentos que deben ser evaluados pueden sufrir modificaciones a lo largo del expediente, esta fase puede desarrollarse de forma paralela con las siguientes, no siendo necesaria su finalización para poder iniciar la siguiente fase.

A continuación, se muestra información para dicha evaluación:

1º En base a la información anterior, se evaluará si es coherente la clasificación que corresponde a la aeronave.

2º Verificar que la descripción de la aeronave cumple con los requisitos del RD 765/2022 respecto a la definición de ULM (nº de plazas, MTOM y, para aviones, velocidad calibrada de pérdida en configuración de aterrizaje no superior a 45 nudos (83,34 km/h)) y al peso en vacío compatible:

El MTOM no será **mayor** que:	Peso máximo de proyecto de acuerdo con el cálculo estructural realizado conforme a las normas vigentes.	Kg
	Límites establecidos en el R.D. 765/2022.	Kg
(A) Indicar el mayor de valores anteriores:		Kg

El MTOM no será **menor** que:	Peso en vacío + 85 kg + peso de la capacidad máxima de combustible	Kg
	Peso en vacío + 85 kg por plaza + peso de combustible requerido para la operación de la aeronave a potencia máxima continúa durante dos horas:	Kg
(B) Indicar el menor de los valores anteriores:		Kg

Si el valor calculado en (B) fuera mayor que el de (A) el peso en vacío se considerará incompatible con la definición de ULM.

3º que se ha incluido un listado con al menos el equipamiento mínimo.

4º que se han completado las características técnicas de la aeronave en la solicitud, disponiéndose de los datos necesarios para la evaluación inicial.

Debe estar firmado por el jefe de diseño definido en el artículo 6 del RD 141/2025.

5º que se ha adjuntado la declaración de capacidad de diseño junto con los documentos que la deben acompañar según lo indicado en el artículo 17 y su manual.

5º que se ha adjuntado la declaración de capacidad de producción junto con los documentos que la deben acompañar según lo indicado en el artículo 18 y su manual.

Para esta evaluación de la documentación podría requerirse información adicional del solicitante o que corrija la presentada. Si las carencias o deficiencias en la documentación impiden continuar con la evaluación, se requerirá al solicitante que aporte la documentación necesaria para continuar con la evaluación (como indica el procedimiento ***AESA-PGIA-01***), concediéndole un plazo razonable para que realice la acción requerida.

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

Si tras la evaluación de toda la documentación requerida se confirma que es elegible para la emisión de un Certificado de Tipo ULM, se dará por concluida esta fase emitiendo el correspondiente dictamen técnico (conforme estable el procedimiento ***AESA-PGIA-01***).

Si por el contrario se considera que existen deficiencias en la documentación presentada, el FRC emitirá y notificará al interesado el Dictamen Técnico con las deficiencias y el tiempo necesario para su subsanación, actuando conforme estable el procedimiento ***AESA-PGIA-01***.

Si finalmente la organización subsana en plazo las deficiencias notificadas, se dará por concluida esta fase emitiendo la correspondiente diligencia de subsanación (conforme estable el procedimiento ***AESA-PGIA-01***).

3.6 FASE 2: Aprobación de las bases de certificación

En esta fase el funcionario responsable junto con el equipo entre otros:

1º Determinará las actuaciones inspectoras que van a ser necesarias, las organizará entre el equipo de especialistas, se encargará de que éstos tengan disponible la documentación necesaria y asegurará el cumplimiento con los trámites requeridos y sus plazos

2º Comprobará que la documentación entregada:

- ✓ Está completa y firmada por el correspondiente responsable de la organización.
- ✓ Es correcta la aplicación de las definiciones del artículo 2 del R.D. 141/2025.
- ✓ Se han propuesto unas bases de certificación (por la organización de diseño interesada) conforme lo indicado en el artículo 15:
  - Especificaciones de certificación que apliquen.
  - Condiciones especiales adicionales a las especificaciones de certificación (si aplica)
  - Desviaciones de los requisitos esenciales de aeronavegabilidad (si aplica) junto con la motivación.

3º Requerirá al solicitante que aporte documentación necesaria para continuar con la evaluación (en caso de ser necesario) conforme estable el procedimiento ***AESA-PGIA-01***, concediéndole un plazo razonable para que realice la acción requerida.

4º Comprobará que con la documentación aportada se pueden establecerá y aprobar las bases de certificación (requisitos de aeronavegabilidad inicial).

En esta fase AESA podrá aprobar o rechazar las bases de certificación propuestas por la organización de diseño pudiendo también establecer las condiciones especiales adicionales que pudiesen ser necesarias para garantizar la seguridad operacional, lo que en su conjunto definirá las bases de certificación:

a) Si se considera que pueden ser aprobadas las bases de certificación, se dará por concluida esta fase emitiendo el correspondiente dictamen técnico positivo (conforme estable el procedimiento **AESA-PGIA-01**).

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

b) Si por el contrario las bases de certificación propuestas por la organización de diseño interesada no son completas o aptas para su aprobación, el FRC emitirá y notificará al interesado el Dictamen Técnico con las deficiencias detectadas y el tiempo necesario para su subsanación (un plazo de entre diez días hábiles y dos meses, atendiendo al volumen, naturaleza y dificultades de los cambios requeridos) para que proponga otras especificaciones de certificación, (según formato establecido en el procedimiento ***AESA-PGIA-P01***) y actuando en general conforme establece dicho procedimiento ***AESA-PGIA-P01***.

c) Si finalmente la organización subsana en plazo las deficiencias notificadas (según el punto b anterior), se dará por concluida esta fase emitiendo la correspondiente diligencia de subsanación (conforme estable el procedimiento ***AESA-PGIA-01***).

En este momento se hará un requerimiento de documentación al interesado en el que se le solicite la siguiente documentación:

1) Programa de certificación (Listado de verificaciones, pruebas técnicas, ensayos en vuelo, ensayos en tierra y demás medios de cumplimiento propuestos para demostrar el cumplimiento con las bases de certificación.). Para ello se podrá usar como ejemplo el formato ***AI-CTUL-P01-F05 Demostración de cumplimiento de las bases de certificación***.

2) Pruebas realizadas para certificación de tipo ante otras autoridades (si existen)

3.7 FASE 3: Aprobación del programa de certificación

1º Esta fase empezará tras la aprobación de las bases de certificación de la fase anterior.

NOTA: Se consideran aprobadas las bases de certificación una vez que la fase anterior ha finalizado y se ha realizado la notificación al interesado de dichas bases.

2º El especialista encargado de la aprobación del programa de certificación procederá a la revisión de la documentación solicitada una vez haya sido entregada para comprobar que:

3) Dispone de toda la documentación necesaria, en caso contrario, requerirá al solicitante que aporte dicha documentación para continuar con la evaluación conforme estable el procedimiento ***AESA-PGIA-01***, concediéndole un plazo razonable para que realice la acción requerida.

4) Se han especificado las verificaciones, pruebas técnicas, ensayos en vuelo, ensayos en tierra y demás medios de cumplimiento (cuya realización propone para demostrar el cumplimiento de las bases de certificación)

5) El plan de pruebas estáticas, ensayos en vuelo, ensayos en tierra y demás medios de cumplimiento son adecuados.

6) Para cada uno de los requisitos aplicables, se ha definido el medio de cumplimiento y es coherente.

En esta fase deben estar definidos los medios de cumplimiento; la documentación que acredite cumplimiento con los requisitos de certificación podrá posponerse al momento en

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

que sea necesaria para el equipo de evaluación en las correspondientes actividades de verificación.

7) Los medios de cumplimiento propuestos pueden ser aceptables.

   En particular, podrá aceptarse como garantía sustitutoria de todas o parte de las pruebas las realizadas para certificación de tipo ante otras autoridades. Para ello deberá llevarse a cabo una investigación sobre la organización y procedimientos de éstas, previamente a considerar la aceptación de tales pruebas.

   En cualquier caso, se comprobará que los requisitos son equivalentes o superiores, se presenta el documento de resultados correspondiente y se acredita fehacientemente su validez.

8) NOTA: Las pruebas estáticas realizadas para certificación de tipo ante otra autoridad y aceptadas como medio de cumplimiento son válidas y sus resultados conformes.

3º Si la documentación aportada o el plan de pruebas estáticas, ensayos en vuelo, ensayos en tierra y demás medios de cumplimiento ***no son adecuados:***

   a. El FRC emitirá y notificará al interesado el dictamen técnico correspondiente, actuando conforme estable el procedimiento ***AESA-PGIA-01***.

   b. Si durante el plazo establecido para el cierre de las deficiencias detectadas, la organización subsana dichas deficiencias, se dará por concluida esta fase emitiendo la correspondiente diligencia de subsanación (conforme estable el procedimiento ***AESA-PGIA-01***). En caso contrario se emitirá una diligencia de NO subsanación.

4º Si la documentación aportada o el plan de pruebas estáticas, ensayos en vuelo, ensayos en tierra y demás medios de cumplimiento ***son adecuados***:

   a. Se dará por concluida esta fase y el FRC emitirá y notificará al interesado el dictamen técnico correspondiente y se solicitará mediante un requerimiento documental (conforme estable el procedimiento ***AESA-PGIA-01***).

5º Al finalizar esta fase **se hará un requerimiento de documentación al interesado en el que se le solicite la siguiente documentación:**

   a. Calendario previsto para las pruebas estáticas, ensayos en vuelo y ensayos en tierra detallado y explicado.

3.8 FASE 4: Ejecución del programa de certificación y demostración de las bases de certificación. Inspección documental

Como parte de la ejecución del programa de certificación se realizarán las fases que se describen a continuación y que podrán llevarse de forma paralela siempre que los pasos pendientes no sean un impedimento para la realización de las fases siguientes.

Esta fase documental durante la ejecución del programa de certificación cubrirá la evaluación de cualquier documento que pudiera venir de fases anteriores o bien que estuviese relacionado con las fases siguientes (pruebas en tierra y pruebas en 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

3.9 FASE 5: Ejecución del programa de certificación y demostración de las bases de certificación. Pruebas en Tierra

Esta fase empezará tras la recepción de la documentación solicitada en la fase anterior.

1º Para la realización de las pruebas en tierra, el Funcionario Responsable, tras recibir la documentación requerida, comprobará que está completa y contrastar con el Especialista que las pruebas han sido correctamente preparadas:

- ⇨ Confirmará con el solicitante las pruebas previstas, el lugar, el orden de las mismas, el protocolo de ensayo para cada una de ellas, los equipos de medida necesarios y la fecha para su realización. Con independencia de la documentación presentada, en cualquier momento se podría requerir información adicional del solicitante o que corrija la presentada.
- ⇨ Se aceptará como evidencias de demostración de cumplimiento de los requisitos establecidos en las bases de certificación las pruebas que se hayan realizado ante otras autoridades de aviación o por medios alternativos aceptadas por estas o si quedan acreditadas las condiciones de ensayo y los resultados obtenidos.

2º El especialista y el interesado acordarán el lugar previsto para las pruebas, el protocolo de ensayo para cada una de ellas, los equipos de medida necesarios y la secuencia de realización de estas.

El Especialista (o el equipo actuario) asistirá a las pruebas si así lo considera necesario, supervisando su correcta realización, siguiendo el plan de pruebas aceptado presentado. Esta inspección se incluirá en la misma actuación u otra adicional y se deberá preparar una orden de actuación y un comunicado de inspección como establece el procedimiento ***AESA-PGIA-01***.

6º Si el resultado de los ensayos en tierra realizados ***es satisfactorio***:

a. El solicitante deberá presentar los documentos de resultados correspondientes, junto con la lista de demostración de cumplimiento de las bases de certificación actualizada.

b. Se dará por concluida esta fase y el FRC emitirá y notificará al interesado el dictamen técnico correspondiente.

c. El especialista como personal actuario firmará la parte 5 del informe técnico con el que se declara que la aeronave es apta, en lo referente a los requisitos de resistencia y por tanto que pueden iniciarse las pruebas en vuelo.

7º Si por el contrario el resultado de los ensayos en tierra realizados ***NO es satisfactorio***:

a. El FRC emitirá y notificará al interesado el dictamen técnico correspondiente con las deficiencias detectadas, actuando conforme estable el procedimiento ***AESA-PGIA-01***.

b. Si durante el plazo establecido para el cierre de las deficiencias detectadas, la organización subsana dichas deficiencias, se dará por concluida esta fase emitiendo la correspondiente diligencia de subsanación (conforme estable el procedimiento ***AESA-PGIA-01***). En caso contrario se emitirá una diligencia de NO subsanación.

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

3.10 FASE 6: Ejecución del programa de certificación y demostración de las bases de certificación. Pruebas en Vuelo

Para la realización de las pruebas de vuelo requeridas para la certificación de tipo se tendrán en cuenta las siguientes consideraciones:

- El plazo máximo para la ejecución del programa de certificación es de veinticuatro meses a partir del día siguiente al de la notificación de la aprobación de dicho programa.
- La emisión de la matrícula de pruebas y de la autorización de vuelo se realizarán de oficio sin necesidad de que la organización tenga que solicitarlo.
- Para poder realizar cualquier vuelo será necesaria la existencia de una póliza de seguro de accidentes conforme a la normativa aplicable.
- La organización deberá disponer de un prototipo de la aeronave ULM para la realización de las pruebas junto con:
    - Un certificado de conformidad de la aeronave prototipo con el diseño de tipo a certificar por el fabricante.
    - Certificado de aptitud de la aeronave para las pruebas.
    - Documento de cesión de la aeronave, si ésta no pertenece al solicitante.
    - Identificación y acreditación de capacidad del piloto de pruebas.
- El especialista podrá realizar las inspecciones que estime necesarias sobre el prototipo de la aeronave ULM, los ensayos, las pruebas y demostraciones de cumplimiento del programa de certificación, así como sobre los recursos e instalaciones de la organización de diseño interesada.
- Si es necesario realizar alguna prueba adicional por las características propias de la aeronave, y no ha sido incluida en la lista de pruebas, lo notificará al interesado con una antelación mínima de 15 días antes de la fecha de realización de las pruebas en vuelo.

En estas pruebas se comprobará que:

- ✓ las características del prototipo corresponden a las de la documentación técnica, en particular dimensiones, pesos, equipamiento mínimo y requisitos de construcción;
- ✓ las pruebas propuestas y aquellas adicionales o alternativas que se hubieran establecido, se realizan sin incidentes, en las condiciones generales especificadas en esos artículos; y
- ✓ se cumple con los requisitos del RD 765/2022 respecto a la definición de ULM (velocidad de entrada en pérdida).

Tras las pruebas, el solicitante deberá rellenar, firmar y presentar un informe con los resultados de las pruebas en vuelo.

Si la documentación aportada o los resultados de los ensayos ***NO resultan satisfactorios***:

a. El FRC emitirá y notificará al interesado el dictamen técnico correspondiente, actuando conforme estable el procedimiento ***AESA-PGIA-01***.

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

c. Si durante el plazo establecido para el cierre de las deficiencias detectadas, la organización subsana dichas deficiencias, se dará por concluida esta fase emitiendo la correspondiente diligencia de subsanación (conforme estable el procedimiento ***AESA-PGIA-01***). En caso contrario se emitirá una diligencia de NO subsanación.

Si la documentación aportada o los resultados de los ensayos ***SI resultan satisfactorios:***

a. Se dará por concluida esta fase y el FRC emitirá y notificará al interesado el dictamen técnico correspondiente.

b. El especialista como personal actuario firmará la parte 5 del informe técnico con el que se da por buena la finalización de esta fase y por tanto que considera a dicha aeronave apta para la concesión del Certificado de Tipo.

3.11 FASE 6: Elaboración de las Hoja de datos

1º En esta fase se generan los documentos finales del proceso de certificación y que son las hojas de datos y el certificado de Tipo Restringido.

2º Si con la documentación del expediente no pudiesen generarse estos documentos, se solicitará mediante un requerimiento documental (conforme estable el procedimiento ***AESA-PGIA-01***) la presentación de la documentación necesaria.

3º Para esta fase se tendrá en cuenta que:

- La hoja de datos del certificado de tipo restringido deberá contener, al menos, las masas máximas autorizadas para el modelo de aeronave, sin perjuicio de que en ella se contengan otras limitaciones adicionales a raíz de los resultados obtenidos en la ejecución del programa de certificación.

4. RESOLUCIÓN DEL PROCEDIMIENTO

4.1 Resolución Positiva

Una vez finalizas todas las fases (sin discrepancias sin subsanar), el FRC pondrá para la firma del JDAI, la emisión del certificado de tipo ULM solicitado junto con su hoja de datos.

Los Certificado de Tipo serán de duración ilimitada siempre que el titular siga cumpliendo sus responsabilidades, AESA tenga acceso a las instalaciones, no se renuncie a la aprobación o ésta sea anulada.

La aprobación del Certificado será notificada al solicitante mediante la emisión de oficio al que se adjuntará el certificado de tipo y su hoja de datos adjuntos.

A la finalización del proceso se tramitará la inclusión del nuevo certificado en la página web de 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

4.2 Resolución Negativa

El solicitante será notificado de la resolución de denegación del certificado de tipo. Ante esa resolución se podrá interponer recurso de alzada en el plazo de un mes a contar desde el día siguiente al de la notificación, de conformidad con el artículo 121 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, de Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

4.3 Resolución por Desistimiento

El interesado podrá desistir a su solicitud en cualquier fase anterior a la resolución del mismo, pudiéndolo hacer por cualquier medio que incorpore las firmas del solicitante/los solicitantes.

5. MODIFICACIONES POR PARTE DEL TITULAR DEL CERTIFICADO DE TIPO

Sólo el titular podrá solicitar modificaciones en su certificado de tipo.

Para incluir una variante en un modelo o un nuevo modelo en un certificado de tipo ULM existente, el procedimiento es el mismo que para una solicitud de certificado de tipo (es decir tramitándose como un nuevo TC).

Se considera que se trata de un nuevo modelo cuando, manteniéndose las características generales de la aeronave, cambian la estructura primaria o el modelo de motor. Se entiende por estructura primaria la que soporta cargas de vuelo, de tierra o de presurización.

Las modificaciones del certificado de tipo pueden ser de dos tipos:

5.1 Modificaciones administrativas del TC

Son aquellas modificaciones al certificado de tipo que no afectan al diseño de la aeronave.

Se tramitarán conforme al procedimiento general, aunque teniendo en cuenta únicamente los aspectos afectados por la modificación.

No será requerido el pago de tasas al no certificarse un modelo nuevo.

Como resultado de la resolución del expediente (cuando esta sea positiva) se procederá a la revisión del Certificado de Tipo anterior y la actualización en la página web conforme se indica en el punto 4.1

5.2 Modificaciones del diseño en el TC

En este punto se distinguen dos tipos de modificaciones o cambios:

a) **Cambios menores**, aquellos que no tengan efecto apreciable sobre el peso, centrado, resistencia estructural, fiabilidad o características de vuelo de la aeronave;

b) **Cambios mayores**, cualquier cambio no catalogado como menor.

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

El titular del certificado de tipo podrá introducir cambios al certificado de Tipo existente mediante una solicitud a AESA.

En estos casos, el titular del diseño de tipo deberá seguir el procedimiento establecido para la obtención de un certificado de tipo restringido, aunque limitándose únicamente a los aspectos afectados por el cambio. Podrán admitirse como bases de certificación para el cambio las utilizadas para el diseño de tipo original.

En este sentido, y dependiendo de la modificación, durante la investigación podrá no ser necesaria la repetición de las pruebas o demostraciones ya hechas en la certificación inicial que mantengan su validez.

Se contemplan dos casos posibles, dependiendo del tipo de modificaciones a introducir:

a) que la aeronave resultante siga siendo el mismo modelo (es decir, cuando se mantiene la estructura primaria y el modelo de motor), en cuyo caso no será requerido el pago de tasas (cambio menor);

b) que la aeronave resultante sea un modelo diferente, en cuyo caso sí será requerido el pago de tasas (cambio mayor).

En estos casos, no existe aprobación por parte de AESA, en el caso de finalizar satisfactoriamente la investigación, se actualizará el certificado de tipo y/o la hoja de datos con las modificaciones que procedan, momento a partir del cual serán efectivas para las aeronaves construidas en serie.

5.3 Modificaciones por la emisión de una declaración

El titular del diseño podrá aprobar cambios menores a una aeronave o a un modelo mediante la emisión una declaración firmada por el titular de la jefatura diseño de la organización titular de certificado de tipo restringido, mediante la que éste declare que la modificación está catalogada como menor y que no existen objeciones técnicas relacionadas con la seguridad operacional de la aeronave.

Si por equivocación solicita su aprobación, se le informará sobre su improcedencia, no iniciándose en ningún caso el procedimiento correspondiente.

Los cambios menores en el diseño de tipo deben ser comunicados a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea con carácter previo a su implementación en aeronaves ULM incluidas en el Registro de Matrícula de Aeronaves Civiles de España.

5.4 Modificaciones por la emisión de un "*Service Bulletin*"

El fabricante podrá emitir SB tanto para modificaciones/cambios menores como para mayores según se indica a continuación:

<u>Cambios menores:</u>

El titular del diseño deberá cumplir con lo indicado en el punto 5.3 anterior incluyendo la declaración indicada en dicho punto, dentro del propio Service Bulletin.

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

El Service Bulletin deberán estar aprobado por el titular de la jefatura diseño de la organización titular de certificado de tipo restringido e indicado también en el SB.

Una copia de estos boletines de servicio deberá ser enviada a AESA.

Cambios Mayores:

Cualquier cambio mayor que quiera ser realizado por el titular del certificado de tipo restringido mediante la emisión de un SB deberá ser comunicado a AESA para su aprobación

Tras su revisión AESA podrá requerir que dichos cambios sean solicitados por modificación al Certificado de Tipo existente en vez de por aprobación de SB.

El titular del certificado de tipo tiene la obligación de distribuir a los propietarios de aeronaves los Boletines de Servicio que contengan modificaciones que la experiencia haga necesarias para la segura y fiable utilización de la aeronave.

Estos Boletines de Servicio se considerarán obligatorios cuando sean requeridos por Directivas de Aeronavegabilidad, tanto emitidas por AESA.

Las Directivas de Aeronavegabilidad emitidas por AESA se publicarán en su página WEB.

6. ACTUACIONES DE OFICIO

AESA podrá realizar de oficio inspecciones relativas a un certificado de tipo cuando existan datos que aconsejen realizar tales acciones; en particular, si se encuentran serias objeciones en el proceso de emisión del certificado de aeronavegabilidad de las aeronaves en proceso de matriculación, incidencias durante la operación de la aeronave debidas al diseño o a la fabricación, o a incumplimientos de las obligaciones de los titulares de un certificado de tipo restringido y sus organizaciones.

7. SUSPENSIÓN, LIMITACIÓN, REVOCACIÓN O RENUNCIA

7.1 Suspensión, Limitación, Revocación

Cuando, de conformidad con los requisitos aplicables, sea procedente se iniciará un procedimiento de limitación, suspensión o revocación de la aprobación.

En caso de limitación/suspensión/revocación debido constataciones de nivel 1 que puedan afectar a terceros AESA requerirá al interesado que identifique las actividades pasadas afectadas por la constatación, informe a los clientes relevantes y sus autoridades y se adopten las acciones necesarias para corregir la situación.

Estas situaciones no impiden que las aeronaves matriculadas puedan seguir operando (pudiendo tener que ajustarse al cumplimiento de una posible Directiva de Aeronavegabilidad en caso de ser necesario su emisión según los resultados de la inspección realizada), pero impiden la matriculación de nuevas aeronaves del modelo.

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

El FRC se asegurará de comunicar a las Unidades cuyas aprobaciones, declaraciones o certificaciones pudieran resultar afectadas por la suspensión, limitación, revocación o renuncia (OSVs, Servicio de Certificados y Permisos, Servicio de Licencias de Aviación General, …).

7.2 Renuncia

El titular de un certificado de tipo puede renunciar a continuar su actividad presentando un escrito a través de la Sede Electrónica de AESA.

8. CAMBIOS RELEVANTES DE ESTA EDICIÓN

Adaptación al R.D. 765/2022, de 20 de septiembre, por el que se regula el uso de aeronaves motorizadas ultraligeras (ULM) y actualización de formatos y referencias y al Real Decreto 141/2025, de 25 de febrero, por el que se establecen los requisitos esenciales de aeronavegabilidad de las aeronaves ultraligeras motorizadas (ULM) y por el que se modifica tanto la Orden de 31 de mayo de 1982 por la que se aprueba un nuevo Reglamento para la Construcción de Aeronaves por Aficionados, como el propio reglamento.

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