

Circular Informativa

Sobre la licencia necesaria para volar
aeronaves de construcción por aficionado
(2ª actualización¹)

CIRCULAR INFORMATIVA

SOBRE LA LICENCIA NECESARIA PARA VOLAR AERONAVES DE CONSTRUCCIÓN POR AFICIONADO (2ª actualización¹)

Con la publicación del RD 765/2022 de 20 de septiembre, se modifican las características que definen a un ULM, incluyendo un aumento de los pesos máximos que quedarán bajo competencia nacional y las limitaciones operacionales aplicables a estas aeronaves. Estas modificaciones son aplicables a aeronaves desarrolladas en el marco de un proceso de diseño y producción que cuentan con un certificado de tipo, y **no a aquellas aeronaves resultado de un proceso de construcción por un aficionado**, como así se detalla en el artículo 3:

Artículo 3. Régimen jurídico aplicable a los ultraligeros (ULM).

El diseño, producción, mantenimiento y operación de las aeronaves tripuladas incluidas en el ámbito de aplicación de este real decreto, así como sus motores, hélices y componentes, y las organizaciones y personal que participen en dichas actividades, están sujetos a la normativa nacional reguladora de los ultraligeros, en particular, a lo establecido en este real decreto y en las disposiciones sobre matriculación, marcas de nacionalidad y matrícula, aeronavegabilidad y licencias.

Tras la publicación de dicho Real Decreto, que deroga al Real Decreto 2876/1982, y en línea con la definición de aeronave de construcción por aficionados establecida en la normativa europea, **ya no resultan aplicables las categorías dentro de las aeronaves de construcción por aficionados** y AESA ha dejado de incluir en el certificado de aeronavegabilidad de las aeronaves de construcción por aficionado la antigua referencia a aeronave ULM, quedando sólo en las hojas de características la información necesaria para su asimilación a ULM, si fuese aplicable, a los efectos de establecer la posibilidad de ser operada con licencia ULM.

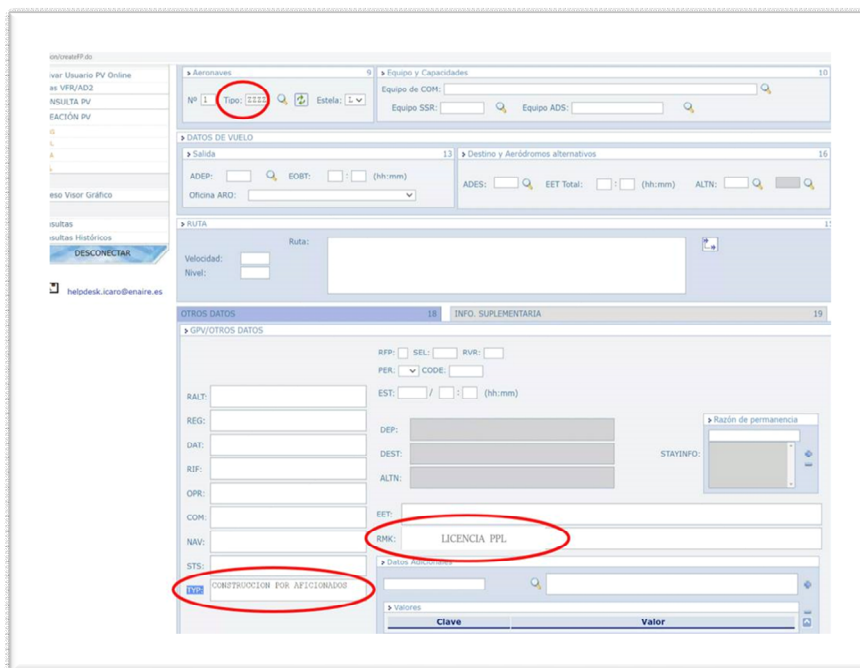
Dado que con anterioridad a la publicación de este Real Decreto 765/2022, las aeronaves de construcción por aficionados que cumplían las condiciones de la definición de ULM incluida en el Real Decreto 2876/1982, de 15 de octubre, a petición del propietario, obtenían un Certificado de Aeronavegabilidad donde se indicaba la condición de ULM a fin de poder ser operadas por un piloto que dispusiera de licencias de piloto de ULM, sujetas en ese caso a las limitaciones operacionales específicas del ULM, se hace necesario aclarar lo siguiente;

- 1) Las aeronaves de construcción por aficionados operadas por un piloto que disponga de la licencia de piloto privado (LAPL o PPL) aplicarán 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, concretamente, “no podrán efectuar vuelos sobre edificios en ciudades, pueblos o lugares habitados, o sobre reuniones de personas al aire libre excepto para la ejecución de maniobras autorizadas de aproximación y despegue en aeródromos o aeropuertos, o cuando expresamente se determine otra cosa por esta Dirección General.”

¹ El contenido de esta Circular Informativa actualiza el contenido de la nota publicada en web anteriormente.

Es decir, cualquier aeronave de construcción por aficionados, incluyendo las que tienen características de ULM y mantienen la categorización que se incluía en el pasado en los CdA, si están pilotadas por un piloto con licencia LAPL o PPL y tienen el equipamiento requerido en el espacio aéreo controlado NO necesitan una autorización de suspensión de la limitación emitida por AESA para poder entrar en espacio aéreo controlado.

Es importante que en el marco de la elaboración de su plan de vuelo se indique “ZZZZ” en la casilla de Tipo, “Construcción por aficionados” en la casilla TYP y el tipo de licencia de la que se dispone que en este caso será “Licencia LAPL” o “Licencia PPL” en la casilla RMK, según se muestra en el siguiente ejemplo:



Adicionalmente, estos pilotos deberán tener en cuenta lo siguiente;

- a. Los vuelos realizados en dichas aeronaves con la licencia LAPL o PPL se anotarán en el libro del piloto correspondiente a la respectiva licencia.

En el caso de que estos vuelos con aeronaves de construcción por aficionados se realizaran con la licencia de ULM, se anotarían en el libro de vuelos del piloto correspondiente a la licencia de ULM, pero SÍ se seguiría necesitando la autorización de suspensión de la limitación emitida por AESA para poder entrar a espacio aéreo controlado.

- b. Las horas realizadas en estas aeronaves con las licencias LAPL o PPL, conforme a lo establecido en el apartado 4 FCL.035, del Reglamento (UE) 1178/2011 de la Comisión, del 3 de noviembre de 2011, se reconocerán como crédito, exclusivamente para el cumplimiento de los requisitos de tiempo de vuelo de:
 - i. FCL.140.A LAPL(A) — Requisitos de experiencia reciente (para el caso de la licencia LAPL de avión).
 - ii. FCL.740.A, letra b), punto 1, inciso ii), Revalidación de habilitaciones de clase y tipo-aviones (aplicable a las licencias de avión LAPL y PPL).

2) No obstante, lo anterior;

- a. 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, **adicionalmente, podrán también** ser operadas por un piloto que disponga de una licencia de piloto ULM con la habilitación en vigor correspondiente, **pero en ese caso, deberán aplicar 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**, que incluye, entre otras, la restricción de entrada a espacio aéreo controlado (requiriéndose, por tanto, de una autorización de suspensión de la limitación emitida por AESA para poder entrar al mismo).
 - 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, **adicionalmente, podrán también** ser voladas por un piloto que disponga de una licencia de piloto ULM con la habilitación en vigor correspondiente, **pero en ese caso, deberán aplicar 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**, que incluye, entre otras, la restricción de entrada a espacio aéreo controlado (requiriéndose, por tanto, de una autorización de suspensión de la limitación emitida por AESA para poder entrar al mismo).
- 3) Se recuerda que los vuelos, de ULM que no hayan sido construidos por aficionados (aeronaves recogidas en el citado Artículo 1 (puntos 2, 3 y 4) del Real Decreto 765/2022), se realizarán exclusivamente con la licencia de piloto ULM con su habilitación en vigor correspondiente (regulado por el Real Decreto 123/2015). Asimismo, les son de aplicación las limitaciones operativas del mencionado artículo 4 apartado 1, letras a), b), c), d) y e) del RD 765/2022, así como el artículo 4, apartado 2 de dicha norma, que incluye, entre otras, la restricción de entrada a espacio aéreo controlado (requiriéndose, por tanto, de una autorización de suspensión de la limitación emitida por AESA para poder entrar al mismo).

En relación con lo expuesto, ha de tenerse en cuenta además que en aplicación de lo establecido en el RCA punto 7.2.3.5 *“No se iniciará ningún vuelo hasta que el comandante de aeronave haya comprobado que los instrumentos y equipos instalados en el avión son apropiados, teniendo en cuenta las condiciones de vuelo previstas”*.

Se muestra a continuación, por si resulta de ayuda, ejemplo de un Certificado de Aeronavegabilidad de una aeronave de construcción por aficionados, que siendo operada por un piloto con licencia LAPL o PPL y convenientemente equipada según se requiera en el espacio aéreo al que va a entrar, sólo tendría limitaciones asociadas a la operación sobre edificios en ciudades, pueblos o lugares habitados, o sobre reuniones de personas al aire libre, como se ha explicado anteriormente (estas condiciones aplicarían también a las aeronaves de construcción por

aficionados más antiguas que incluían la categorización explícita de ULM siempre que el piloto disponga de licencia LAPL o PPL y estén equipadas convenientemente).

Ejemplar nº		ESPAÑA AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD AÉREA	Nº
CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDAD ESPECIAL RESTRINGIDO			
1) Nacionalidad y matrícula. EC-	2) Constructor - Designación de la aeronave.	3) Nº de serie.	
4) Categorías:			
5) El presente Certificado de Aeronavegabilidad se otorga en base a la Ley de Navegación Aérea, de la Reglamentación de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, y la Orden de 31 de Mayo de 1982. La aeronave identificada se considera reúne las condiciones de aeronavegabilidad, mientras se mantenga y utilice de acuerdo con lo que antecede y las limitaciones de utilización pertinentes. Además de lo anterior serán de aplicación las restricciones siguientes: de de EL DIRECTOR DE SEGURIDAD DE AERONAVES (Por delegación de firma): EL Fdo.: [Nombre Apellido Apellido]			
6) Validez del certificado: Este certificado de aeronavegabilidad es válido a menos que lo anule AESA. La conservación de la validez de este Certificado queda supeditada a la revisión general de la aeronave cada 2 años o 200 horas de vuelo. El presente certificado deberá ir acompañado de todos los "certificados de revisión de la aeronavegabilidad aeronave			AI-AFIS-P01-F1 Ed 01

A continuación, otro ejemplo de un Certificado de aeronavegabilidad de un ULM certificado, que con la normativa actual debe aplicar las limitaciones del RD 765/2022 que incluyen, entre otras, la relativa a la entrada en espacio aéreo controlado, salvo que medie una autorización de suspensión de la limitación desde AESA.

Ejemplar nº		ESPAÑA AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD AÉREA	Nº
CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDAD ESPECIAL RESTRINGIDO ULM			
1) Nacionalidad y matrícula. EC-	2) Constructor - Designación de la aeronave.	3) Nº de serie.	
4) Categorías: Aeronave idónea solo para vuelo visual.			
5) El presente Certificado de Aeronavegabilidad se otorga en base a la Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea y a la Reglamentación de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea. La aeronave identificada se considera reúne las condiciones de aeronavegabilidad, mientras se mantenga y utilice de acuerdo con lo que antecede y las limitaciones de utilización pertinentes. Además de lo anterior serán de aplicación las restricciones siguientes: de de EL DIRECTOR DE SEGURIDAD DE AERONAVES (Por Resolución) Fdo.: [Nombre Apellido Apellido]			
6) Validez: indefinido			AI-CANO-P01-F19A Ed 01

Cualquier duda o solicitud de información podrá dirigirse al buzón de correo electrónico:
licpiloto.aesa@seguridadaerea.es

Madrid, octubre de 2025

División de Licencias del Personal de Vuelo