



MINISTERIO
DE TRANSPORTES, MOVILIDAD
Y AGENDA URBANA


AESA AGENCIA ESTATAL
DE SEGURIDAD AÉREA



Preguntas y Respuestas

I JORNADA
TELEMÁTICA

CONSTRUCCIÓN POR
AFICIONADOS

2020

8 de octubre de 2020

Caducidad

¿Por medio de qué procedimiento se renovaría un CAR caducado por un largo periodo de tiempo, por ejemplo, 10 años?

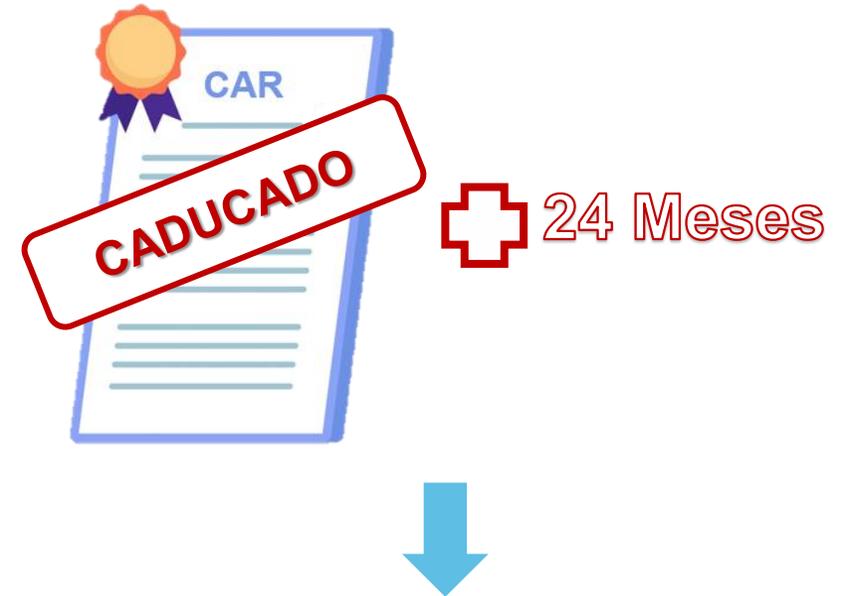
Si la aeronave lleva un largo periodo de inactividad y tiene el CAR caducado, ¿se podría hacer la renovación declarativa tras realizar las revisiones pertinentes?

Solicitud de Renovación mediante F-DC-AFIS-01

SOLICITUD DE CONSTRUCCIÓN DE AERONAVE POR AFICIONADOS		F-DC-AFIS-01	
EDICIÓN 1.4		DSA	
DOCUMENTACIÓN SENSIBLE			
A. OBJETO DE LA SOLICITUD			
Tipo de Solicitud: <input type="checkbox"/> Solicitud inicial de Construcción de Aeronave por Aficionado (apartado D) <input type="checkbox"/> Modificación o Renovación (apartado E) de Certificado de Aeronavegabilidad, conforme al Reglamento de Construcción de Aeronaves por Aficionados (Orden de 31 de mayo de 1982).			
B1. DATOS DEL SOLICITANTE			
Nombre y Apellidos:			
DNI, NIF, NIE:			
Domicilio:			
Teléfono de contacto: <input type="text"/> Correo electrónico: <input type="text"/>			
B2. DATOS DEL REPRESENTANTE (en su caso)			
Nombre y Apellidos:			
DNI, NIF, NIE:			
Domicilio:			
Teléfono de contacto: <input type="text"/> Correo electrónico: <input type="text"/>			
C. IDENTIFICACIÓN DE LA AERONAVE			
AERONAVE ²	DESIGNACIÓN DEL MODELO	FABRICANTE Y DESIGNACIÓN DEL KIT (opcional)	Nº DE PLAZAS
MOTOR	FABRICANTE	TIPO/MODELO	POTENCIA O EMPUJE hp/N
			CILINDRADA cc
HÉLICE	FABRICANTE	TIPO/MODELO	Nº DE PALAS
			DIÁMETRO m
D. AUTORIZACIÓN INICIAL			
En calidad de constructor DECLARA:			
<input type="checkbox"/> Que tiene intención de construir En solitario / Junto con otros solicitantes asociados ³ al menos un 51% de la aeronave descrita en el apartado C, (apartado G)			
siendo la clasificación que se pretende: <input type="checkbox"/> ULM <input type="checkbox"/> No ULM, Normal <input type="checkbox"/> No ULM, Acrobático			
<input type="checkbox"/> Esta aeronave va a ser construida para sus propios fines y sin objetivo comercial alguno, estando por tanto excluida del Reglamento (UE) 2018/1139 por su Anexo I.			
<input type="checkbox"/> La citada aeronave será construida en la dirección: <input type="text"/>			
...este un domicilio particular.			
E. DATOS DE LA MODIFICACIÓN / RENOVACIÓN POR CADUCIDAD DE MÁS DE 2 AÑOS			
Detalles de la modificación / renovación (indicar mínimo la matrícula y posicionamiento de la aeronave)			
Lugar y fecha:	Firma:	Nombre y apellidos:	
DIRIGIDO A LA ATENCIÓN DEL JEFE DE LA DIVISIÓN DE AERONAVEGABILIDAD INICIAL			

Anexo H3.

SOLICITUD DE CONSTRUCCIÓN DE AERONAVE POR AFICIONADOS		F-DC-AFIS-01
EDICIÓN 1.4		DSA
DOCUMENTACIÓN SENSIBLE		
H2. DOCUMENTACIÓN MÍNIMA A ADJUNTAR PARA EL CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDAD ESPECIAL RESTRINGIDO⁶		
En todos los casos:	Presentado	Sólo AESA
Instancia para la emisión del Certificado de Aeronavegabilidad Restringido	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Justificantes originales (2) para la Administración del Ingreso de la tasa correspondiente (tarifa 5 ¹).	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Acreditación documental de la inscripción de la aeronave en el Registro de Matrícula de Aeronaves.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Para la emisión inicial:	Presentado	Sólo AESA
Certificado de Aeronavegabilidad Provisional.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Escrito firmado por los constructores que declare:		
1. Haber finalizado satisfactoriamente, sin incidentes ni accidentes, no dando lugar a ninguna otra intervención de mantenimiento que las consideradas como normales, las pruebas en vuelo requeridas en el Reglamento.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2. Haber realizado los cálculos, evaluaciones, análisis, inspecciones, pruebas y ensayos en tierra y vuelo necesarios para garantizar que esta aeronave no presenta características ni comportamientos que hagan insegura la operación pretendida, por lo que consideran que se encuentra apta para ser operada de forma segura.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Acreditación del total de horas de vuelo y aterrizajes realizados.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Seguros obligatorios de acuerdo con la legislación vigente.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Copia de cuaderno de aeronave y cartilla de motor (si aplica) actualizado que refleje las horas de las pruebas en vuelo.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
En caso de renovación por modificación / caducidad más de 2 años :	Presentado	Sólo AESA
Escrito firmado por los constructores/propietarios que declare:		
1. Mantenimiento realizado de acuerdo con el programa de mantenimiento aprobado, con indicación de revisiones desde la emisión o desde el último certificado de revisión de la aeronavegabilidad, estado de rotables y componentes de vida limitada y cumplimiento con directivas de aeronavegabilidad aplicables.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2. Haber completado la revisión general de la aeronave, con indicación de la fecha y las horas de vuelo desde la anterior.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Relación de modificaciones a incorporar desde la última renovación que podrían afectar a los resultados de las pruebas en vuelo requeridas por el Reglamento (incluido cambio clasificación ULM).	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Relación de accidentes / incidentes técnicos sufridos por la aeronave desde la última renovación.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Fecha y valores del último peso y centrado realizado a la aeronave.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Propuesta de programa de pruebas de vuelo (solo para solicitudes de modificación).	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Seguros obligatorios de acuerdo con la legislación vigente.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>



Solicitar a AESA la renovación



CAR

Cuando solicitan el CAR para la renovación declarativa, ¿es necesario enviar el original o es suficiente una copia por ambas caras?

Una vez obtenido el CAP, si se ha pospuesto en exceso la obtención del CAR, ¿cuál es el proceso a seguir?

Es suficiente una copia del original por ambas caras

Ejemplar nº ESPAÑA AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD AÉREA N°

CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDAD ESPECIAL RESTRINGIDO

1) Nacionalidad y matrícula. 2) Constructor - Designación de la aeronave. 3) Nº de serie.

EC-

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.

EL de de
EL DIRECTOR DE SEGURIDAD DE AERONAVES
(Por delegación de firma)

Fdo.: [Nombre Apellido Apellido]
Firmado electrónicamente
El CID se encuentra en la parte superior

FDC-A7-B-11 10

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 construcción por aficionados" emitidos hasta la fecha.

7) Documentos anexas (cuando proceda):
Hojas de Características
Licencia de Estación de Aeronave
Programa de Mantenimiento



Ejemplar nº ESPAÑA AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD AÉREA N°

CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDAD ESPECIAL PROVISIONAL

1) Nacionalidad y matrícula. 2) Constructor - Designación de la aeronave. 3) Nº de serie.

EC-

4) Atribución de empleo: Vuelos de punto a punto, constructor afilcionado

5) El presente Certificado de Aeronavegabilidad se otorga en base a la Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea, a la Reglamentación de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, y a la Orden de 31 de Mayo de 1982. La aeronave identificada está considerada idónea para efectuar los vuelos autorizados en nombre nacional y dentro de las limitaciones indicadas en el correspondiente certificado de revisión de aeronavegabilidad.

de de
EL DIRECTOR DE SEGURIDAD DE AERONAVES
(Por delegación de firma)
EL JEFE DE LA DIVISIÓN DE AERONAVEGABILIDAD INICIAL

Fdo.: [Nombre Apellido Apellido]

6) El present certificado deberá ir acompañado de su correspondiente certificado de revisión de aeronavegabilidad. FDC-A7-B-11 10

Solicitar a AESA la renovación del CAP



Declaración AFIS 20

01

¿Con cuantos días previos a la caducidad del CAR se puede presentar la Declaración AFIS-20?

ANTELACIÓN

La Declaración AFIS-20 se puede presentar hasta con 30 días de adelanto respecto a la fecha de vencimiento del CAR actual. Igualmente, en caso de llegar a 200HRS desde la última revisión tiene que hacer una nueva revisión.

02

¿La Declaración AFIS-20 es válida para renovar un Certificado de Aeronavegabilidad Provisional?



No, la renovación del CAP se debe solicitar a AESA.

03

En relación a la renovación declarativa ¿se debe remitir a AESA solamente 2 documentos: la propia declaración completada y el CAR fotocopiado por ambas páginas?



Si, AFIS 20 y el CAR por ambas caras. Si no se ha enviado el CAR, AESA lo solicitará en los casos en los que no esté electrónico.

04

En relación al AFIS-20, en caso de requerir varias firmas. ¿Es posible imprimir la hoja y firmarla? ¿o es suficiente con el certificado electrónico cuando se envíe?



Se puede insertar la firma digital (con documento pdf) o a través de cualquier otra firma digital con el certificado correspondiente. Se puede remitir, por supuesto, con la hoja firmada por todos los propietarios y escaneada

05

Cuando hay problemas para que firme la declaración algún propietario, por ejemplo, por encontrarse en el extranjero, ¿como se debe proceder? ¿Sería válida la firma de un solo propietario?



El propietario que no puede firmar debe ceder la capacidad de representación por uno de los medios disponibles (apodera, etc.) al resto.



Documentación de la aeronave

01

¿Existe la posibilidad en un futuro próximo de que la documentación obligatoria que se debe llevar en los aviones sea electrónica de forma legal? ¿Cuáles serían los documentos necesarios?



EASA está trabajando en la aplicación de toda la documentación de la aeronave en un dispositivo electrónico. Una vez establecidos, se darán traslado al resto de aeronaves, en la medida de las posibilidades.

02

¿Cómo se realiza el cambio de nombre de una aeronave de construcción por aficionado?



Si la aeronave está en fase de construcción, la modificación de los constructores deberá solicitarse a la DAI, justificando siempre el estado actual de la construcción con el fin de poder determinar el porcentaje de construcción pendiente de acuerdo con el requisito del 51%.

Si la aeronave ya dispone de CAR, se trata de un trámite a realizar con el Registro de Matrículas de Aeronaves. Se debe tener en cuenta que una vez realizados los trámites oportunos (y obligatorios) con el Registro de Matrículas de aeronaves se debe solicitar a la OSV correspondiente nuevo programa de mantenimiento y la anotación correspondiente en el Cuaderno de la aeronave.

03

Si ha habido una demora en un trámite con AESA como por ejemplo un cambio de propietarios o constructor de una aeronave ¿cómo se debe proceder?



Enviar la consulta al buzón con los datos necesarios para determinar las causas de la demora.

04

¿Cuáles son los documentos que obligatoriamente se deben llevar a bordo de una aeronave construida por aficionados?



La establecida en la Ley de Navegación Aérea y el Reglamento de Circulación Aeronáutica (en caso de aplicar).

05

¿Cuándo se puede solicitar el cambio de titularidad de una aeronave de construcción por aficionados?



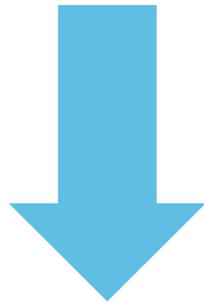
04 años

A los 4 años de la matriculación de la aeronave.



Equipamiento de la aeronave

¿Es legal llevar una emisora de walkie-talkie instalada en la aeronave?



Sí, es perfectamente legal llevarlo



Inspecciones



Cómo se van a desarrollar las inspecciones de supervisión por parte de AESA ¿presenciales o documentales? ¿Van a ser realizadas por las OSVs?

01

El procedimiento aún se está definiendo, pero en principio serán similares a las renovaciones que se han hecho hasta ahora, presencial y documental. También está previsto que se hagan por parte de las OSV

02

¿A qué OSV de AESA corresponde Galicia?

Galicia corresponde a la OSV nº 6 de Cuatro Vientos

03

En relación con el problema de las aeronaves declaradas como de construcción por aficionados de forma fraudulenta, ¿cómo se supervisa que el aficionado construye realmente al menos el 51% de la misma?

En caso de que alguien tenga constancia de estos hechos debe denunciarlos, ya que se trata de una irregularidad.



Jornada Informativa

Como comentario, me gustaría indicar que la celebración de este tipo de jornadas nos da mucha accesibilidad a los propietarios que no estamos en Madrid y sería muy conveniente potenciarlas.



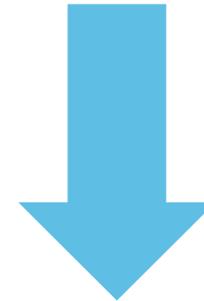
Muchas gracias por su sugerencia, la tenemos en cuenta para próximas ediciones. Quizás podríamos hacer un modelo mixto: presencial con la posibilidad de conectarse online



Mini-trike



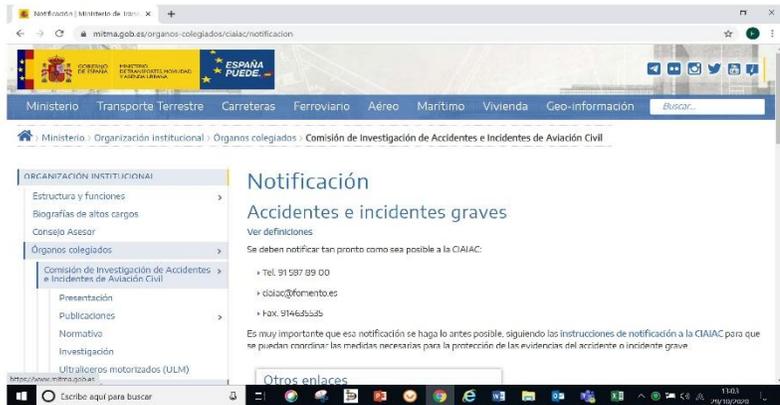
¿Se debe solicitar certificado de aeronavegabilidad y matrícula para la construcción de un mini-trike?



Esta información se recoge en el Real Decreto 384/2015. Artículo 3. Aeronaves excluidas de su inscripción en el Registro de Matrícula de Aeronaves Civiles.



Notificación de accidentes



¿A quién se debe notificar cuando se sufre un accidente?

Tanto a la CIAIAC como a AESA para que se pueda evaluar si se requiere algún tipo de inspección en función del accidente.



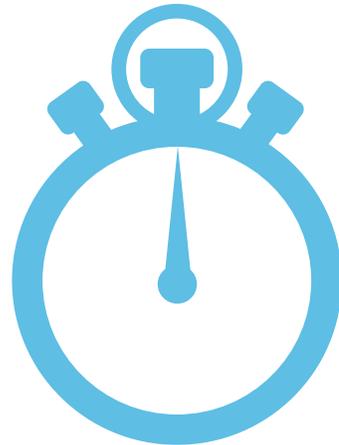
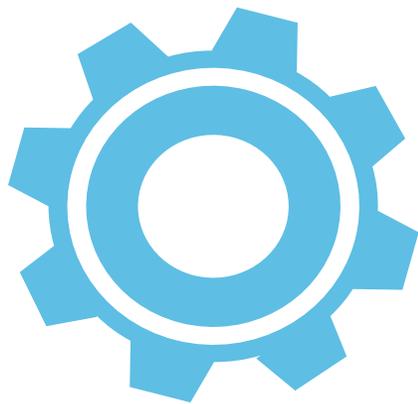
Periodo de construcción

¿Cómo se debe pedir la ampliación del periodo de construcción si se han superado los 10 años iniciales?

¿Es necesario solicitar una prórroga para las construcciones que están en curso desde hace más de 10 años?

Deben enviar un escrito motivado a AESA al departamento correspondiente

10 años



No, solo desde aquellas aeronaves cuya construcción se inició de marzo de 2020 en adelante. No obstante, es posible que la unidad supervisora se ponga en contacto para conocer el estado de la construcción.



Peso aeronaves

En relación a la futura normativa sobre la ampliación de peso máximo al despegue a 600 kg de aeronaves ULM, ¿podrían indicar plazo estimado de publicación de esta nueva normativa?

Actualmente no podemos responder con mayor precisión porque se escapa a nuestra competencia. Actualmente la normativa se encuentra en revisión por el Consejo de Estado. En el momento en el que AESA disponga de la información se publicará a través de todos los medios posibles.



En la nueva normativa de aeronaves ULM, con ampliación del peso máximo, ¿habrá distinción entre las aeronaves monoplaza y biplaza en cuanto a ese peso máximo?

Max. 600 kg

NO hay distinción entre monoplaza y biplaza. El peso máximo en ambos casos se establecerá en 600 kilos.





Procedimiento



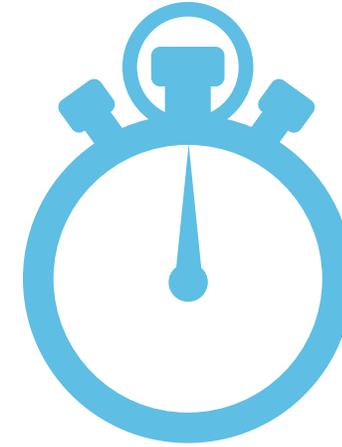
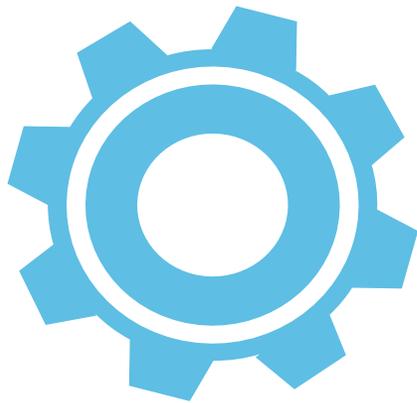
Existe la sensación de falta o escasez de procedimientos escritos que hace que los inspectores de las OSV apliquen diferentes criterios. Sería necesario establecer procedimientos comunes para todas las fases: solicitud, construcción, pruebas y mantenimiento.

Al mismo tiempo que se ha establecido el sistema declarativo, AESA ha revisado sus procedimientos a través de un Grupo de Trabajo con representantes de todas las OSVs involucradas en los procesos de construcción por aficionado, así como personal de la Unidad a cargo de este procedimiento. Con ello debemos avanzar hacia una mayor estandarización. Cualquier propuesta de mejora será bienvenida a través del buzón de aficionados.



Programa de mantenimiento

Sería necesario que se actualizaran los programas de mantenimiento de las aeronaves ya construidas, e igualmente que se hiciera uno específico para cada aeronave y componente. Los programas de mantenimiento aprobados son iguales para todos y no siguen criterios de seguridad.

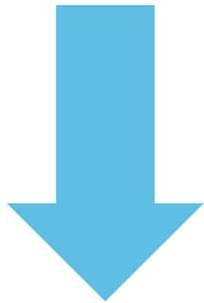


Según el procedimiento aprobado, el constructor debe presentar una propuesta de programa de mantenimiento y AESA aprobarla o modificarla según considere oportuno. De forma general, los programas de mantenimiento suelen estar basados en la documentación de los fabricantes de los kits o modelos.

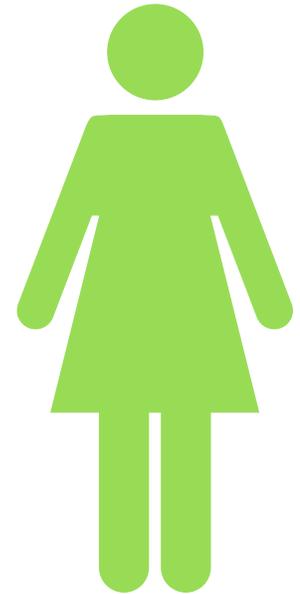


Propietarios

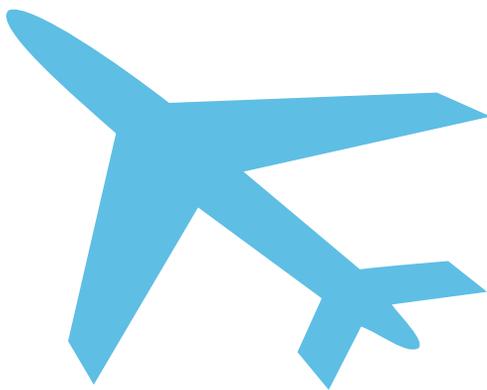
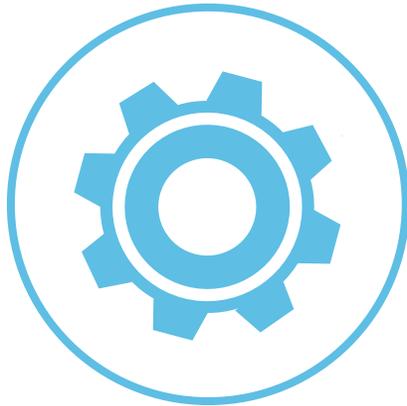
Cuando se procede a la venta de un avión, ¿el nuevo propietario está capacitado para hacer la renovación declarativa?



Si, siempre que ya haya adquirido la aeronave. El propietario es siempre el responsable de realizar la renovación declarativa.



Revisión general del motor



Se debería reconsiderar definir en qué consiste la revisión general del motor de la aeronave cada 200 horas de vuelo incluida en el artículo 15 de la orden ministerial. Sería más adecuado establecer un plan de mantenimiento específico de cada componente.



Teniendo en cuenta el artículo 15 del Reglamento de construcción por aficionados (OM 31/05/1982): ****“La renovación (del certificado de aeronavegabilidad) requiere una revisión general de la aeronave, excepto del material o equipo aeronáutico que tenga potencial propio”**** AESA va a trabajar en definir en qué consiste una revisión general y qué criterios establecer cuando sea necesaria la realización de una revisión de motor cuando así se indiquen en las instrucciones del fabricante y/o en el programa de mantenimiento.