



*Real Aero Club de España*

*www.realaeroclubdeespana.org*

*Miembro Fundador de la Federación Aeronáutica Internacional*

*Carretera de la Fortuna nº 14, 28054 Madrid*

*Telf.: 91 508 58 01 Fax: 91 511 02 20*

*general@realaeroclubdeespana.org*

MINISTERIO DE FOMENTO

Entrada

Nº. 201900000007927

14-02-2019 14:40:58

MINISTERIO DE FOMENTO

Secretaría General de Transporte

D. Raúl Medina Caballero

Director General de Aviación Civil

Pº de la Castellana, 67

28071 MADRID

D. Jesús Muela Moratilla, de nacionalidad española, con NIF 03.067.395-T, en calidad de Presidente del Real Aero Club de España, inscrito en el Registro Nacional de Asociaciones con el número nacional 169482 y con NIF G-28738839,

### **COMPAREZCO Y DIGO**

En la mejor forma que convenga a derecho que, por medio del presente escrito, en relación al PROYECTO DE REAL DECRETO POR EL QUE SE MODIFICA EL REAL DECRETO 2876/1982, DE 15 DE OCTUBRE, POR EL QUE SE REGULA EL REGISTRO Y USO DE AERONAVES DE ESTRUCTURA ULTRALIGERA, dentro del trámite de consulta a las organizaciones más representativas del sector, al amparo de lo dispuesto en el art. 26, apartados 2 y 6 de la Ley 50/1997 del Gobierno, formulo las siguientes

### **ALEGACIONES**

**PRIMERA:** *Aumento de la Masa Máxima Autorizada al Despegue.*

Dada la enorme evolución que se ha producido en cuanto al diseño, los materiales y, en general, la técnica constructiva de los ULM, resulta necesario y positivo el propuesto aumento del límite de la Masa Máxima Autorizada al Despegue (MTOM) hasta 600 y 650 Kg, ya que es coincidente con lo regulado en la U.E. y en los países de nuestro entorno.

## **SEGUNDA:** *Disconformidad con la disposición transitoria primera.*

No obstante, como la nueva definición de ULM hace valer el concepto de "masa en vacío", ello puede afectar significativamente a los ULMs cuya aeronavegabilidad fue certificada de acuerdo con la normativa anterior, cuando se les impone (como hace la disposición transitoria primera) a aquellas que superen el nuevo límite de "masa en vacío", la obligación de adaptación a la nueva normativa en un plazo de dos años.

Nos preocupa sobremanera la incertidumbre que abre esta disposición al dejar indeterminado tanto el plan y calendario de adaptación, dejándolo al arbitrio de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA), como la interpretación de la "masa en vacío" aplicable a cada ingenio.

1) En relación al primer aspecto, entendemos que los principios constitucionales de seguridad jurídica e irretroactividad de normas restrictivas de derechos, exige clarificar en sede legal ese procedimiento de adaptación.

Conocido el parque de ULMs de nuestro país y las dificultades en las que se desenvuelve, creemos inoportuno (por el grave riesgo de dejar varado un conjunto importante de la flota) cualquier mecanismo complejo de adaptación, pues siempre es sinónimo de oneroso.

Teniendo presente que hasta el presente los ULMs que puedan incurrir en los supuestos de adaptación no han presentado especiales riesgos de seguridad operacional (adecuadamente verificada con su certificado de aeronavegabilidad presente), entendemos que el criterio de continuidad ha de presidir el procedimiento de adaptación.

Consecuentemente, basándonos en estos criterios de simplicidad y continuidad, y en defensa de la seguridad operacional, proponemos un mecanismo por el que AESA revalide automáticamente el certificado de aeronavegabilidad en base a una declaración responsable del fabricante del ULM o, en ausencia de éste, de un Técnico de Mantenimiento de Aeronaves o de una organización de mantenimiento de la aeronavegabilidad (CAMO).

Es imprescindible ofrecer esta alternativa a la declaración del fabricante porque puede ser frecuente que éste haya ya desaparecido. Ello conlleva también la necesidad de extender el plazo de la adaptación hasta 3 años, facilitando al sector gestionar la localización y los contactos con estos actores.

2) En relación al segundo aspecto, pensamos que es imprescindible acotar de modo objetivo el colectivo de aeronaves sujetas a la obligación de adaptar su certificado de aeronavegabilidad, fijando en 300 kg la masa en vacío que habrá de superarse para someterse a la re-certificación.

La razón de fijar en 300 kg ese límite se sustenta en el derecho comparado. En los países de nuestro entorno hay la práctica de permitir incorporar al ULM, o bien un paracaídas de hasta 22,6 kg o flotadores hasta 45 Kg., de modo que el peso máximo en vacío alcanza los citados 300 Kg.

En ese sentido, proponemos la siguiente redacción para la disposición transitoria primera:

*“En el plazo de tres años desde la entrada en vigor de este Real Decreto las aeronaves ultraligeras motorizadas certificadas con anterioridad a dicha fecha cuya masa en vacío sea superior a 300 kg. deberán adaptarse a lo previsto en el Real Decreto 2876/1982 de 15 de octubre, de oficio o a instancia del interesado incluyendo cuando proceda la obtención de un nuevo certificado de aeronavegabilidad.*

*Se faculta a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea para aprobar las adaptaciones de las aeronaves a que se refiere el párrafo anterior en base a una declaración responsable del fabricante del ULM o, en ausencia de éste, de un Técnico de Mantenimiento de Aeronaves o de una organización de mantenimiento de la aeronavegabilidad”*

**TERCERA:** *Derogación del apartado b del punto 1 del Art. 8 de la Orden de 24/04/1986 por la que se regula el vuelo en ultraligero*

A nuestro juicio, en igualdad de urgencia y necesidad que la adecuación legal del peso de los ULMs, está la derogación de lo establecido por el Art. 8.1.b de la Orden de 24/04/1986 por la que se regula el vuelo en ultraligero:

*“Operar a una altura máxima del vuelo no superior a 300 metros sobre tierra o agua.”*

Esta disposición es tan perniciosa para la seguridad operacional que cada día que permanece vigente es un atentado a la racionalidad y la buena práctica aeronáutica. Precisamente el evidente progreso que han experimentado los ULMs hacen que limitar su operación por criterio de altura no tenga sentido. Ya quedan convenientemente encuadrados por las normas de circulación aérea y la clasificación de espacios aéreos vigente, sin que sea necesaria ninguna otra restricción específica.

En ese sentido, consideramos que a través de la fórmula de incorporar una disposición adicional 1ª que indique:

Disposición Adicional 1ª

*Se deroga el apartado b del punto 1 del Art. 8 de la Orden de 24/04/1986 por la que se regula el vuelo en ultraligero, respecto de su altura máxima de vuelo.*

**CUARTA:** *Exclusión de los ultraligeros de masa inferior a 120 kg*

Igualmente, entendemos que el RD propuesto es la ocasión idónea para solventar otro aspecto tradicionalmente muy debatido como es el que concierne a los ultraligeros de masa inferior a 120 kg, que requieren un tratamiento más simplificado.

Es práctica extendida en los Estados de nuestro entorno efectuar esa distinción, por lo que la recepción en nuestro derecho de esta figura nos aproxima a ellos y a las buenas prácticas aeronáuticas más avanzadas.

En ese sentido, creemos que es oportuno incorporar un apartado 4 al Artículo Primero que diga:

*“Las aeronaves de estructura ligera, denominadas ultraligeros definidos en el punto 1 de este artículo cuyo masa en vacío sea inferior a 120 kg., son consideradas “aeronaves livianas” y no son objeto de regulación por el Real Decreto 2876/1982 de 15 de octubre. Se faculta a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea para dictar las disposiciones para su regulación simplificada”.*

**Y por lo expuesto SOLICITAMOS** tenga por presentado este escrito y en su virtud tenga por realizadas estas alegaciones al proyecto de Real Decreto por el que se modifica el Real Decreto 2876/1982, de 15 de octubre, por el que se regula el registro y uso de aeronaves de estructura ultraligera.

Madrid, 14 de Febrero de 2019



Jesús Muela Moratilla  
Presidente  
Real Aero Club de España