



A LA DIRECTORA DE LA AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD AÉREA

D. JESÚS MUELA MORATILLA, actuando en nombre y representación del **REAL AERO CLUB DE ESPAÑA**, con domicilio a efectos de notificaciones en Madrid, carretera Barrio de la Fortuna nº 14, como mejor proceda,

EXPONE

PRIMERO: Que el Real Aero Club de España es una entidad representativa que agrupa los intereses de la aviación no comercial encontrándose entre sus fines los siguientes: a) la representación de sus asociados ante cualquier administración pública; c) Fomentar y velar, en defensa del sector de la aviación civil no comercial, por un eficiente cumplimiento de la normativa vigente en la materia, planteando propuestas, acciones y medidas para la solución de problemas relacionados con posibles deficiencias en la misma, así como colaborar con las Instituciones y Administraciones Públicas en la elaboración de dicha normativa y en cuantos asuntos sean de interés común y estén relacionados con el objeto de la Asociación; y l) Velar por los intereses del sector aeronáutico civil no comercial.

SEGUNDO: Como ya ha sido expuesto por las diversas organizaciones del sector en la tramitación del 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, resulta extremadamente **urgente y necesario la derogación de la limitación operacional a aeronaves ultraligeras de operar a una altura máxima de 300 metros**. Dado que la tramitación de dicho Real Decreto se está demorando, y siendo una cuestión vital de seguridad que necesita una solución inmediata, se presenta esta petición razonada a los efectos de que se suspenda dicha limitación hasta que sea aprobado el correspondiente Real Decreto.

SEGUNDO: Que el artículo 3 del Real Decreto 2876/1982, de 15 de octubre, por el que se regula el Registro y uso de aeronaves de estructura ultraligera y se modifica el registro de aeronaves privadas no mercantiles, establece:

La utilización de los vehículos de estructura ultraligera estará subordinada a los siguientes requisitos y condiciones:

[...]

– Que la altura máxima de vuelo no sea superior a la que reglamentariamente se establezca.

[...]

*Con carácter excepcional por **causa justificada y previa petición razonada** ante la Subsecretaría de Aviación Civil **podrá dejarse en suspenso alguna de las limitaciones anteriores operativas.***

La ampliación con carácter permanente del régimen operativo que en este Real Decreto y disposiciones que lo desarrollan se establece requerirá la adaptación previa de la aeronave a las nuevas exigencias técnico-operativas y la autorización para ello de la Subsecretaría de Aviación Civil en la forma que ésta determine

Dicha previsión ha sido desarrollada reglamentariamente mediante el artículo 8 de la Orden, de 24 de abril de 1986, por la que se regula el vuelo en ultraligero, que establece:

1. Las operaciones de ultraligeros [...] están sujetas a los siguientes requisitos específicos:

[...]

*b) Operar a una **altura máxima del vuelo no superior a 300 metros** sobre tierra o agua*

[...]

*2. Con carácter excepcional, por causa justificada y previa petición razonada ante la Agencia Estatal de Seguridad Aérea **podrán dejarse en suspenso algunas de las limitaciones operativas** a que se refiere el apartado 1*

Tanto el Real Decreto 2876/1982 como su desarrollo mediante orden disponen de una **previsión normativa expresa para dejar en suspenso, sin necesidad de modificar la norma**, alguna de las limitaciones operativas e, incluso, el Real Decreto permite la ampliación del régimen operativo con carácter permanente si se cumplen nuevas exigencias técnico-operativas.

TERCERO: EN RELACIÓN A LA SUSPENSIÓN.

Como ya se ha expuesto en el trámite de audiencia del Proyecto de Real Decreto, así como en numerosas reuniones del sector mantenidas con esta Agencia, la limitación de altura máxima de 300 metros es tan perniciosa para la **seguridad operacional** que cada día que permanece vigente es un ataque contra 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 carezca de sentido y sea perjudicial para su seguridad. Estas aeronaves ya quedan convenientemente encuadradas por las normas de circulación aérea y la clasificación de espacios aéreos vigente, sin que sea necesaria ninguna otra restricción específica en relación a la altura. La Orden ya establece una limitación de vuelo en espacio aéreo controlado, por lo que no tiene sentido una limitación de altura tan baja en espacio aéreo no controlado.

Resulta una limitación seguramente razonable cuando se dictó, en 1982, pero, ante el espectacular avance tecnológico del sector y un mayor equipamiento de aeronaves, es evidente que la limitación actual no es coherente con la situación tecnológica de las aeronaves ni con la política de seguridad instaurada a nivel europeo.

A mayor abundamiento, además del claro peligro que ocasiona a la seguridad, esta limitación también deriva en un déficit en la formación de los pilotos. Con una limitación de 300 metros resulta extremadamente peligroso realizar entrenamientos de maniobras de seguridad y emergencia (por ejemplo, pérdidas) y, por ello, los pilotos no reciben formación tan básica y vital como la recuperación de una pérdida.

De ello **queda justificado de manera clara la exigencia, en pro de la seguridad operacional, la adopción de una medida extraordinaria** y, concretamente, la suspensión de dicha limitación hasta la aprobación y entrada en vigor del Proyecto de Real Decreto. Medida que además expresamente contempla la propia norma.

CUARTO: EN RELACIÓN A LA AMPLIACIÓN DEL RÉGIMEN OPERATIVO

Además, subsidiariamente a lo anterior, el propio Real Decreto establece la posibilidad de ampliar el régimen operativo de las aeronaves ultraligeras siempre que sean adaptadas a las nuevas exigencias técnico-operativas.

En este sentido el avance tecnológico experimentado por el sector en los últimos años haga que muchas aeronaves ultraligeras dispongan de un equipamiento superior al de aeronaves certificadas, pudiéndose ampliar el régimen operativo a altitudes superiores a la contemplada actualmente. Por ello, como alternativa a la planteada en el punto anterior, se propone la ampliación del régimen operativo mediante la elevación de la altura máxima a FL195 a aquellas aeronaves que dispongan, además de lo contemplado en el art. 3.1 de la Orden, de 14 de noviembre de 1988, por la que se

establecen los requisitos de aeronavegabilidad para las Aeronaves Ultraligeras Motorizadas (ULM), de radio VHF, brújula y luces anticolidión.

Por lo expuesto;

SOLICITA que se deje en suspenso con, can carácter general y temporalmente hasta que se apruebe el Proyecto de Real Decreto que se encuentra en tramitación, la limitación operativa establecida a vehículos de estructura ultraligera en el artículo 3 del Real Decreto 2876/1982, relativo a la limitación de altura máxima de vuelo, que reglamentariamente está fijada mediante Orden en 300 metros, o, de manera subsidiaria, se acuerde la ampliación del régimen operativo permitiendo el vuelo en aeronaves ultraligeras que dispongan de unas exigencias técnico-operativas concretas.

En Madrid a 6 de marzo de 2020

