

Orden de 31 de Mayo de 1982 por la que se aprueba un nuevo reglamento para la construcción de aeronaves por aficionados

El Reglamento por el que se rige la construcción de Aeronaves por aficionados fue aprobado por Orden ministerial de 19 de octubre de 1956 (<Boletín Oficial del Aire> número 124, de fecha 25 de octubre de 1956). La evolución natural de la aviación deportiva en esta modalidad impone una actualización que siga las directrices de las reglamentaciones existentes en los países donde el desarrollo de estas actividades ha adquirido una gran importancia y se han obtenido resultados altamente satisfactorios. Por todo lo expuesto parece aconsejable que, teniendo en cuenta las posibilidades actuales de materiales y su adquisición, así como la información técnica, se establezcan procedimientos que favorezcan el desarrollo de esta actividad dentro de los requisitos de seguridad que deben presidirla.

En su virtud, dispongo:

Artículo único.- Se aprueba el Reglamento para la Construcción de Aeronaves por Aficionados que se publica como anexo a la presente Orden.
Madrid, 31 de Mayo de 1982.- GAMIR CASARES.

Reglamento para la construcción y utilización de aeronaves por aficionados

Normas generales

Artículo 1. La fabricación por aficionados de aeronaves, incluidos los planeadores, globos libres y aeronaves de alas rotatorias, así como su mantenimiento y operación, se regirán por lo dispuesto en este Reglamento, sin perjuicio de lo dispuesto en normas de mayor rango legal.

Art. 2. Las aeronaves construidas por aficionados deberán contar para su utilización con un Certificado de Aeronavegabilidad Restringido (CAR), pudiendo dedicarse solamente a fines de educación y recreo y nunca a fines lucrativos, limitándose al sobrevuelo del territorio nacional y pudiendo sólo realizar los vuelos acrobáticos que figuren expresamente en la documentación anexa al CAR.

Art. 3. La legislación vigente sobre Industrias Aeronáuticas no les es aplicable.

Art. 4. Para la operación de estas aeronaves se exigirá el título aeronáutico de piloto privado y la licencia correspondiente, así como la calificación que para cada caso se establezca por la Subsecretaría de Aviación Civil, de acuerdo con las Características de la aeronave, mediante la exigencia de la familiarización y experiencia pertinentes.

Limitaciones de estas fabricaciones

Art. 5. Las aeronaves construidas a partir de artículos prefabricados requieren, para ser considerada como construidas por aficionados, que los trabajos de adaptación de dichos artículos hasta llegar a la configuración final de la aeronave que ellos hagan sea la parte más importante en el proceso de fabricación, quedando excluidas en todo caso de esta Reglamentación las aeronaves en las que el trabajo hecho por el aficionado se reduzca al montaje.

Art. 6. En la construcción podrán utilizarse piezas, componentes y materiales adquiridos por los canales comerciales habituales. Los motores, hélices, palas de rotor, etc., que cuenten con certificado de tipo, procederán del fabricante o del representante autorizado de aquél. Cuando se trate de artículos normalizados, éstos

estarán certificados, según las especificaciones establecidas en la norma correspondiente, por el fabricante o por un laboratorio aceptado por la Subsecretaría de Aviación civil.

Art. 7. La potencia motriz será inferior a 50 Kw para aviones monoplazas e inferior a 135 Kw para los de dos o más plazas. Si la cilindrada de los monoplazas es inferior a 3,5 dm³ y a 7 dm³, en los de más plazas pueden superarse los límites anteriores. Si los aviones son de propulsión a reacción el empuje será inferior a 150 daN en monoplazas y a 300 daN para los de más plazas. Si los aviones son acrobáticos la potencia motriz será inferior a 150 Kw.

Solicitud y aprobación de la fabricación

Art. 8. El aficionado que tenga intención de construir según este Reglamento una aeronave lo solicitará de la Subsecretaría de Aviación Civil (Dirección General de Transporte Aéreo), acompañando a la solicitud la siguiente documentación:

Primero.- Plano tres vistas, con las dimensiones básicas.

Segundo.- Características y dimensiones del ala, estabilizadores y superficies de control con indicación de incidencias y calado, cotas de reglaje y recorrido de los mandos, tren de aterrizaje y dispositivos de compensación o de equilibrio.

Tercero.- Peso en vacío estimado, peso del combustible, peso del lubricante, contrapesos para equilibrado, distribución de las cargas móviles o variables, peso máximo total y límites del centro de gravedad previstos.

Cuarto.- Relación de instrumentos de a bordo.

Quinto.- Para aeronaves con motor:

a) Cuando éste tenga certificado de tipo, expedido por el Estado al que pertenezca el fabricante.

Certificado de tipo, constituido por el <diseño de tipo>, las limitaciones operacionales, la <hoja de datos>, las regulaciones que les serán aplicables y cualquier otra condición o limitación prescrita para el producto por la Administración expedidora.

b) Cuando el motor no tenga certificado de tipo, o éste sea de un Estado no miembro de la OACI, entregará una ficha técnica del motor y la información que permita conocer el estado de utilización, así como una propuesta del programa de mantenimiento. Asimismo se someterá a todas las pruebas que la Administración considere necesario efectuar para evaluar sus características.

Sexto.- Para las aeronaves con hélice: Tipo de la hélice y nombre del constructor. Diámetro y características principales.

El peticionario proporcionará asimismo la documentación para la aceptación de los materiales a utilizar, especialmente en el caso de la madera y sus semielaborados, propondrá la fechas para las inspecciones técnicas, el o los aeródromos en que tendrá lugar las pruebas en vuelo y propondrá, en su caso, nominalmente los pilotos que efectuarán las pruebas en vuelo, los cuales serán autorizados si su licencia y experiencia se consideran suficientes a criterio de la Subsecretaría de Aviación Civil.

Art. 9. A la vista de la petición, la Subsecretaría de Aviación Civil, en el plazo de tres meses, resolverá sobre la autorización solicitada, precisando el programa de inspecciones que llevará a cabo para controlar el proceso de fabricación.

Control técnico de la fabricación

Art. 10. La Subsecretaría de Aviación Civil hará, al menos, las siguientes inspecciones:

Primero.- Antes de colocar el revestimiento se procederá a hacer una inspección de la estructura de la aeronave por personal facultativo del Servicio de Material de la Dirección General de Transporte Aéreo (Subsecretaría de Aviación Civil).

Si por el tipo de construcción no fuese posible la inspección completa de las estructuras, se someterán a inspección antes del montaje los conjuntos o subconjuntos de mandos y se practicarán todos los registros que se indiquen por las personas que realicen la inspección, al objeto de conocer la calidad de la realización.

Segundo.- Estando la aeronave montada, con los instrumentos y accesorios instalados, se procederá a hacer una inspección de toda la aeronave por personal del citado Servicio de Material.

Tercero.- Se realizarán las inspecciones suplementarias que se necesiten antes de conceder el Certificado Profesional de Aeronavegabilidad, necesario para la realización de las pruebas en vuelo.

Pruebas en vuelo

Art. 11. Para efectuar las pruebas en vuelo, una vez terminadas las inspecciones técnicas de la fabricación, se exigirá que la aeronave cuente, como mínimo, con:

Primero.- Un cinturón de seguridad para cada asiento.

Segundo.- Anemómetro.

Tercero.- Brújula.

Cuarto.- Para las aeronaves equipadas con motor, tacómetro instrumentos del motor.

Quinto.- Para los planeadores, variómetro.

Sexto.- Certificado Provisional de Aeronavegabilidad expedido por el Servicio de Material de la Dirección General de Transporte Aéreo.

Art. 12. El propietario de la aeronave tendrá cubierta por un seguro su responsabilidad civil, derivada de los daños causados a terceros por la aeronave en tierra, agua o vuelo, así como a las personas eventualmente transportadas, en la forma prevista por la Ley de Navegación Aérea de 21 de julio de 1960.

Art. 13.

Primero.- Después de la puesta a punto, la aeronave efectuará las pruebas en vuelo que se indican a continuación, en un radio de 20 kilómetros, alrededor del terreno elegido para estos vuelos. Se observará el Reglamento de circulación Aérea en vigor. Queda prohibido el sobrevuelo de aglomeraciones humanas y núcleos de población o instalaciones industriales.

Segundo.- Los aviones con motor efectuarán, después de la puesta a punto, un mínimo de quince horas de vuelo y 50 aterrizajes, todos ellos supervisados por la Subsecretaría de Aviación Civil.

Entre estos vuelos figurará uno correspondiente a la autonomía del avión, reducida a media hora por seguridad.

Estos vuelos deben desarrollarse sin incidentes y no dar lugar a ninguna otra intervención de mantenimiento que las consideradas como normales.

Estos vuelos se efectuarán con viento de velocidad a 2 m/segundo, con plena carga, y en ellos se medirán las siguientes distancias:

- Carrera de despegue, definida por la distancia horizontal recorrida desde el punto de partida hasta el umbral de un obstáculo de 15 metros de altura.
- Carrera de aterrizaje, definida por la distancia horizontal recorrida desde el umbral de un obstáculo de 15 metros de altura hasta la parada.

Estas distancias no deben exceder de 600 metros.

Tercero.- Los planeadores, para efectuar su puesta a punto podrán realizar unos vuelos preliminares, de los que se informará a la Subsecretaría de Aviación Civil. A continuación de la puesta a punto efectuarán un mínimo de cinco horas de vuelo y 20 aterrizajes; todos estos vuelos serán supervisados por la Subsecretaría de Aviación Civil, Uno de estos vuelos será remolcado hasta una altura mínima sobre el terreno de 1.000 metros, seguido de evoluciones, constituidas por una espiral a la derecha y otra a la izquierda, de cinco vueltas cada una. La cadencia del viraje será de 360 en el tiempo de veinte segundos. Un barógrafo de escala apropiada registrará el vuelo. Además se efectuará, al menos, un lanzamiento con torno si el planeador considerado dispone de gancho para ello.

Cuarto.- Para aeronaves diferentes de aviones y planeadores, así como para tipos no clásicos de los mismos, se establecerá en cada caso el programa de pruebas, en tierra y en vuelo, adaptado a las características de la aeronave.

Quinto.- En cualquier caso el control de estas pruebas lo llevará el Servicio de Material de la Dirección General de Transporte Aéreo.

Art. 14. Durante las pruebas en vuelo el Certificado Provisional de Aeronavegabilidad podrá suspenderse por cualquiera de los motivos siguientes:

Primero.- Informe desfavorable del Organismo o facultativo encargado de las inspecciones técnicas.

Segundo.- Insuficiente protección para el caso de capotar.

Tercero.- Campo visual insuficiente para el piloto en las actitudes normales de utilización de la aeronave.

Cuarto.- Una instalación o sistema que presente peligro de incendio, en tierra o en vuelo.

Quinto.- Cualquier causa que dificulte la evacuación de la aeronave.

Sexto.- Cualquier causa que comprometa la seguridad.

Certificado de Aeronavegabilidad y Matriculación

Art. 15.

Primero.- A la terminación con resultados satisfactorios de las pruebas establecidas en el artículo 13, se concederá por la Subsecretaría de Aviación Civil un Certificado de Aeronavegabilidad Restringido.

Segundo.- Su validez será de dos años o de doscientas horas de vuelo. La renovación requiere una revisión general de la aeronave, excepto del material o equipo aeronáutico que tenga potencial propio.

Art. 16. La matriculación se realizará después de concedido el Certificado de Aeronavegabilidad Restringido, debiendo figurar como propietario de la aeronave el constructor o constructores, de acuerdo con la documentación prestada.

Primero. La propiedad de una aeronave de aficionado no será transmisible hasta pasados los primeros cuatro años a partir de la matriculación.

Art. 17. La introducción de modificaciones que afecte a los resultados de las pruebas necesarias para la concesión del Certificado de Aeronavegabilidad Restringido, y en particular de las cualidades aerodinámicas, al centrado, a las características y a la estructura deberá hacerse con la aprobación de la Subsecretaría de Aviación Civil; de lo contrario quedará en suspenso dicho Certificado y su renovación supeditada al cese de las causas que dieron lugar a su suspensión.

Art. 18. Las marcas de matrícula consistirán, además de las letras EC, en un grupo de tres letras, empezando por la Y, que deberán pintarse sobre la aeronave en la forma reglamentaria.

Art. 19. La documentación reglamentaria, necesaria para la utilización de la aeronave una vez matriculada, es la siguiente:

- El Certificado de Matrícula.
- El Certificado de Aeronavegabilidad Restringido y la documentación anexa al mismo.
- El cuaderno de la aeronave.
- La cartilla del motor, cuando proceda.
- El programa de mantenimiento.
- La licencia de estación de radio, cuando proceda.
- Los seguros de daños a terceros y de pasajeros y responsabilidad civil.

Art. 20. Queda derogada la Orden ministerial de 19 de octubre de 1956, así como todas las disposiciones de este mismo rango o inferiores que se opongan a lo dispuesto en este Reglamento.

NOTA ACLARATORIA 1:

Equivalencias

50 KW <> 68 CV <> 67 HP

135 KW <> 184 CV <> 181 HP

150 KW <> 204 CV <> 201 HP

150 daN <> 1.53 Kg

300 daN <> 3.06 Kg

NOTA ACLARATORIA 2:

Organos de la Administración: Durante el tiempo transcurrido desde la publicación de la Orden Ministerial, la Administración ha experimentado cambios en su estructura, como consecuencia de los cuales:

- Donde dice Subsecretaría de Aviación civil debe entenderse Dirección General de Aviación Civil.
- Donde dice Dirección General de Transporte Aéreo debe entenderse Subdirección General de Control del Transporte Aéreo.