



LEGISLACIÓN CONSOLIDADA

Real Decreto 765/2022, de 20 de septiembre, por el que se regula el uso de aeronaves motorizadas ultraligeras (ULM).

Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana
«BOE» núm. 242, de 08 de octubre de 2022
Referencia: BOE-A-2022-16402

ÍNDICE

<i>Preámbulo</i>	3
CAPÍTULO I. Disposiciones generales	4
Artículo 1. Objeto y ámbito de aplicación.	4
Artículo 2. Exclusiones.	5
Artículo 3. Régimen jurídico aplicable a los ultraligeros (ULM).	6
CAPÍTULO II. Actividad.	6
Artículo 4. Operación de ultraligeros.	6
CAPÍTULO III. Escuelas de vuelo de ultraligeros.	8
Artículo 5. Autorización de las escuelas de vuelo.	8
Artículo 6. Medios personales y materiales y responsabilidad de la actividad de enseñanza.	8
Artículo 7. Funciones del jefe de instrucción.	9
Artículo 8. Otras obligaciones de las escuelas de vuelo.	9
Artículo 9. Vuelos de introducción.	9
<i>Disposiciones adicionales</i>	9
Disposición adicional primera. Régimen especial para determinados certificados de tipo y certificados de aeronavegabilidad emitidos con anterioridad.	9
Disposición adicional segunda. No incremento del gasto público.	10
Disposición adicional tercera. Documentación electrónica de aeronaves.	10
Disposición adicional cuarta. Limitaciones operacionales para aeronaves excluidas.	10

BOLETÍN OFICIAL DEL ESTADO
LEGISLACIÓN CONSOLIDADA

<i>Disposiciones transitorias</i>	10
Disposición transitoria primera. Normas transitorias para la adaptación de las aeronaves a lo dispuesto en este real decreto.	10
Disposición transitoria segunda. Procedimientos de certificación de tipo en tramitación.	10
Disposición transitoria tercera. Pervivencia del artículo 8, apartado 1, letra b, de la Orden de 24 de abril de 1986 por la que se regula el vuelo en ultraligero.	10
<i>Disposiciones derogatorias</i>	10
Disposición derogatoria única. Normas derogatorias.	10
<i>Disposiciones finales</i>	11
Disposición final primera. Habilitación normativa.	11
Disposición final segunda. Título competencial.	11
Disposición final tercera. Entrada en vigor.	11
Disposición final cuarta. Medidas de ejecución y aplicación.	11

TEXTO CONSOLIDADO
Última modificación: 12 de marzo de 2026

Las aeronaves motorizadas ultraligeras (ULM) constituyen un sector de la aviación en constante evolución. En particular la aparición de nuevos diseños y materiales y la aprobación en algunos países de una categoría de aeronaves con un límite de peso máximo al despegue de 600 kilogramos (kg) ha provocado que la industria haya diseñado aeronaves teniendo en cuenta este objetivo de peso, las denominadas aeronaves deportivas ligeras («LSA», por sus siglas en inglés, *Light Sport Aircraft*) o, en los términos utilizados por el sector, «ultraligeros de tercera generación». Estas aeronaves son mucho más sofisticadas y de mayores prestaciones que las comercializadas hasta hace quince años y cuentan en general con equipamiento y diseño propios de aeronaves de mayor categoría.

No obstante, dado que en la normativa de la Unión Europea el límite de peso para la delimitación de las aeronaves ultraligeras se ha mantenido por debajo de dichos valores, los fabricantes han ofrecido versiones aligeradas en el mercado europeo, pero con pesos en vacío muy elevados, que dejan un margen muy estrecho para la carga de ocupantes y combustible.

Atendiendo a esta realidad, la reciente normativa de la Unión Europea da la opción a los Estados miembros de excluir de su aplicación a las actividades de diseño, producción, mantenimiento y explotación de aviones, helicópteros, planeadores y planeadores a motor tripulados que no tengan más de dos asientos y que reúnan determinadas condiciones, entre otras, una masa máxima al despegue («MTOM» por sus siglas en inglés de «*Maximum Take Off Mass*») en el entorno de los 600 o 650 kilogramos. Así lo establece el artículo 2, apartado 8 del Reglamento (UE) 2018/1139 del Parlamento Europeo y del Consejo de 4 de julio de 2018 sobre normas comunes en el ámbito de la aviación civil y por el que se crea una Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea y por el que se modifican los Reglamentos (CE) número 2111/2005, (CE) número 1008/2008, (UE) número 996/2010, (CE) número 376/2014 y las Directivas 2014/30/UE y 2014/53/UE del Parlamento Europeo y del Consejo y se derogan los Reglamentos (CE) número 552/2004 y (CE) número 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo y el Reglamento (CEE) número 3922/91 del Consejo (Reglamento Base de EASA). De este reglamento también se han excluido de su ámbito de aplicación, conforme a lo previsto en su artículo 2, apartado 3, letra d), en relación con el anexo I, letra f), los autogiros monoplaza y biplaza con una MTOM no superior a 600 kilogramos.

Conforme a ello, dando respuesta a las necesidades de desarrollo del sector con los estándares de seguridad exigibles, mediante este real decreto se incluye en el ámbito de aplicación de la normativa nacional sobre aeronaves motorizadas ultraligeras (ULM) a los denominados ultraligeros de tercera generación, en concreto a los aviones y a los helicópteros así como también a los autogiros, conforme al artículo 2, apartado 8, letras a) y b) y el anexo I, letra f), respectivamente, del Reglamento Base de EASA, sin incluir a los planeadores, los cuales no pueden circunscribirse dentro del concepto de ULM al no estar motorizados, al tiempo que se asegura la efectividad de la masa máxima al despegue certificada al establecer el peso máximo en vacío aplicable en cada caso.

Esta modificación se completa con la introducción de otras dos novedades relevantes en relación con la operación de estas aeronaves. De un lado, se da respuesta a una antigua demanda del sector, la supresión del límite de vuelo a 300 metros sobre el nivel del terreno, estableciendo limitaciones equivalentes a las previstas en la normativa de la Unión Europea para las aeronaves distintas de las propulsadas complejas. De otro, por coherencia con el tratamiento de la normativa de la Unión Europea sobre los vuelos de introducción realizados por las organizaciones de formación, se contempla las condiciones de realización de estos vuelos por las escuelas de ultraligeros.

Por razones de seguridad jurídica, atendiendo a las sucesivas modificaciones del régimen aplicable a las aeronaves motorizadas ultraligeras (ULM) y a la obsolescencia de alguna de sus previsiones, se refunden los preceptos vigentes del Real Decreto 2876/1982, de 15 de octubre, por el que se regula el registro y uso de aeronaves de estructura ultraligera, y de la Orden de 24 de abril de 1986, por la que se regula el vuelo en ultraligero,

con las modificaciones introducidas por este real decreto. En esencia estas modificaciones consisten en la elevación de la altitud de presión máxima de las operaciones, la eliminación de la figura del jefe de vuelos, por su obsolescencia, y de la restricción que obliga a estas aeronaves a despegar y aterrizar en aeródromos que acrediten el cumplimiento de las normas técnicas de seguridad operacional exigibles a los aeródromos de uso restringido, habilitándolos al despegue y aterrizaje en todas las infraestructuras aeronáuticas que cumplan la normativa de aplicación.

El régimen aplicable a estas aeronaves motorizadas ultraligeras (ULM) se completa con la Orden de 14 de noviembre de 1988, por la que se establecen los requisitos de aeronavegabilidad para las Aeronaves Ultraligeras Motorizadas (ULM); el Real Decreto 123/2015, de 27 de febrero, por el que se regula la licencia y habilitaciones del piloto de ultraligero; el Reglamento de matriculación de aeronaves civiles, aprobado por Real Decreto 384/2015, de 22 de mayo; y la Orden FOM/1687/2015, de 30 de julio, por la que se establecen disposiciones complementarias sobre las marcas de nacionalidad y de matrícula de las aeronaves civiles.

Este real decreto cumple con los principios de buena regulación establecidos en el artículo 129 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas. Se justifica su adecuación a los principios de necesidad y eficacia basándose en razones imperiosas de interés general, al hacer uso de la posibilidad ofrecida por la normativa europea para flexibilizar el régimen aplicable a estas aeronaves por razones de proporcionalidad, manteniendo los estándares de seguridad exigibles. Es proporcional y eficiente, al introducir las modificaciones mínimas imprescindibles para garantizar sus fines, y al flexibilizar los requisitos exigibles a estas aeronaves.

Respeto los principios de seguridad jurídica, al ser coherente con lo previsto en el artículo 2.8 del Reglamento (UE) 2018/1139 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 4 de julio de 2018, al tiempo que refuerza el conocimiento de la norma al refundir en un único texto el régimen aplicable a las aeronaves que regula y de transparencia, al quedar definidos claramente los objetivos de la norma y haber posibilitado la participación de sus destinatarios.

Este real decreto se adopta en el ejercicio de la habilitación conferida al Gobierno por la disposición final cuarta de la Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea.

En su virtud, a propuesta de la Ministra de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, con la aprobación previa de la Ministra de Hacienda y Función Pública, de acuerdo con el Consejo de Estado, y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 20 de septiembre de 2022,

DISPONGO:

CAPÍTULO I

Disposiciones generales

Artículo 1. *Objeto y ámbito de aplicación.*

1. Este real decreto tiene por objeto:

a) Establecer el régimen aplicable a las aeronaves motorizadas de estructura ligera (en adelante, «ultraligeros» o «ULM»), excluidas del ámbito de aplicación del Reglamento (UE) 2018/1139 del Parlamento Europeo y del Consejo de 4 de julio de 2018 sobre normas comunes en el ámbito de la aviación civil y por el que se crea una Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea y por el que se modifican los Reglamentos (CE) número 2111/2005, (CE) número 1008/2008, (UE) número 996/2010, (CE) número 376/2014 y las Directivas 2014/30/UE y 2014/53/UE del Parlamento Europeo y del Consejo y se derogan los Reglamentos (CE) número 552/2004 y (CE) número 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo y el Reglamento (CEE) número 3922/91 del Consejo, de conformidad con su artículo 2, apartado 8, así como de los autogiros monoplaza y biplaza con una masa máxima al despegue (MTOM) no superior a 600 kilogramos, de conformidad con el artículo 2, apartado 3, letra d), en relación con el anexo I, letra f) del citado reglamento;

b) regular las escuelas de vuelo de ultraligeros; y

c) determinar normas operacionales mínimas para determinadas formas de vuelo y aeronaves que no se consideran ultraligeros (ULM).

2. A estos efectos, se consideran ultraligeros (ULM) los aerodinos motorizados comprendidos en alguna de las siguientes categorías:

a) Categoría A. Aviones terrestres, acuáticos o anfibios que no tengan más de dos plazas para ocupantes, cuya velocidad calibrada de pérdida en configuración de aterrizaje no sea superior a 45 nudos (83,34 km/h) y la masa máxima autorizada al despegue no sea superior a:

- 1.º 600 kg para aviones terrestres; o
- 2.º 650 kg para hidroaviones o aviones anfibios.

b) Categoría B. Helicópteros terrestres, acuáticos o anfibios que no tengan más de dos plazas para ocupantes, y cuya masa máxima autorizada al despegue no sea superior a:

- 1.º 600 kg para helicópteros terrestres; o
- 2.º 650 kg para helicópteros acuáticos o anfibios.

c) Categoría C. Autogiros motorizados que no tengan más de dos plazas para ocupantes, y cuya masa máxima autorizada al despegue no sea superior a 600 kg.

3. Los aviones y helicópteros que, mediante las oportunas modificaciones no permanentes, puedan operar indistintamente como terrestres o como acuáticos deberán respetar los límites de masa máxima autorizada al despegue aplicables a cada caso.

4. La masa en vacío de estas aeronaves, definida como la masa de la aeronave totalmente terminada y con todo su equipo, sin el combustible utilizable, pero incluyendo el combustible no consumible y la máxima cantidad de aceite lubricante, líquido refrigerante y fluidos de sistemas hidráulicos, si dispone de ellos, no podrá superar la masa obtenida de restar a la masa máxima autorizada al despegue el máximo de los siguientes valores:

a) La masa obtenida de sumar 85 kg por cada ocupante para los que la aeronave esté autorizada, más la masa del combustible requerido para la operación de la aeronave a potencia máxima continua durante una hora; o

b) la masa obtenida de sumar 85 kg más la masa de combustible utilizable que la aeronave pueda alojar en sus depósitos.

Artículo 2. Exclusiones.

1. Están excluidos del ámbito de aplicación de este real decreto y de su normativa de desarrollo:

- a) Las aeronaves de Estado, cualquiera que sea su condición;
- b) Los aerostatos, motorizados o no; y
- c) Los aerodinos motorizados para los que se haya expedido o se considere que se ha expedido un certificado o para las que se haya efectuado una declaración de conformidad con lo previsto en la normativa europea de aplicación.
- d) Las aeronaves motorizadas de estructura ligera comprendida en alguna de las siguientes categorías:

1.º Categoría A: aviones terrestres, acuáticos o anfibios que no tengan más de dos plazas para ocupantes, cuya velocidad calibrada de pérdida en configuración de aterrizaje no sea superior a 45 nudos (83,34 km/h) y la masa máxima autorizada al despegue, descontado el peso del piloto y del paracaídas, no sea superior a 120 kg;

2.º Categoría B: helicópteros terrestres, acuáticos o anfibios que no tengan más de dos plazas para ocupantes, y cuya masa máxima autorizada al despegue, descontado el peso del piloto y del paracaídas, no sea superior a 120 kg; y

3.º Categoría C: autogiros motorizados que no tengan más de dos plazas para ocupantes, y cuya masa máxima autorizada al despegue, descontado el peso del piloto y del paracaídas no sea superior a 120 kg.

2. Además, a los efectos de este real decreto y su normativa de desarrollo, no se consideran ultraligeros (ULM):

a) Los aerodinos no motorizados (planeadores, incluidos los planeadores a motor o motorizados, entendidos como aquellos equipados con uno o más motores que, con los motores inactivos, presenta las características de un planeador, alas delta, parapentes, o similares), cualquiera que sea su peso;

b) Los parapentes motorizados o paramotores, entendiendo por tales a los parapentes que cuentan con sistemas de propulsión auxiliar, ya sea éste soportado por un ocupante o por una estructura accesoria;

c) Las aeronaves motorizadas o no, para cuyo despegue o aterrizaje sea necesario el concurso directo del esfuerzo físico de cualquier ocupante, incluso cuando estén dotadas de un sistema de propulsión auxiliar que facilite el despegue; y

d) Cualquier otra aeronave cuyo peso total al despegue, descontado el peso del piloto y del paracaídas, si se dispone del mismo, sea inferior a 70 kg.

3. A la operación de las aeronaves del apartado 1, letra d) y del apartado 2, no obstante, les será de aplicación lo dispuesto en la disposición adicional cuarta, y con la excepción de los planeadores, cuya operación está sujeta a la normativa de la Unión Europea y nacional de aplicación.

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.

CAPÍTULO II

Actividad

Artículo 4. *Operación de ultraligeros.*

1. Las operaciones con ultraligeros deben despegar y aterrizar desde infraestructuras aeronáuticas que cumplan con la normativa de aplicación y realizarse cumpliendo los siguientes requisitos y limitaciones operacionales:

a) Utilizar arnés o cinturón de seguridad para la práctica del vuelo.

b) Usar casco cuando la aeronave no tenga protección para los ocupantes.

c) Disponer de suministro de oxígeno mediante equipos instalados o portátiles que garanticen la utilización de oxígeno suplementario por todos los ocupantes de la aeronave, en aquellos vuelos que se realicen con una altitud en cabina entre 10.000 y 13.000 pies durante un periodo de más de 30 minutos o, en todo caso, cuando la altitud en cabina sea superior a 13.000 pies.

d) Operar fuera de los espacios aéreos controlados, salvo que la aeronave esté adecuadamente equipada para operar en dicho espacio aéreo y el piloto disponga de una licencia válida emitida de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 1178/2011 de la Comisión, de 3 de noviembre de 2011, por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos relacionados con el personal de vuelo de la aviación civil en virtud del Reglamento (CE) n.º 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, en una categoría y clase equivalente de aeronave y pueda ejercer, de acuerdo con dicho reglamento, las atribuciones de la correspondiente licencia.

e) Operar según las reglas de vuelo visual ("VFR", por sus siglas en inglés de "Visual Flight Rules") diurno y en condiciones meteorológicas de vuelo visual ("VMC", por sus siglas en inglés de "Visual Meteorological Conditions") mínimas de visibilidad y distancia de las nubes.

No obstante, podrán realizarse vuelos nocturnos con reglas de vuelo visual si la aeronave está adecuadamente equipada para operar de noche y el piloto dispone de una licencia válida emitida de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 1178/2011 de la Comisión, de 3 de noviembre de 2011, en una categoría y clase equivalente de aeronave, con

atribuciones correspondientes a vuelo nocturno conforme a lo dispuesto en dicho reglamento.

f) El piloto al mando deberá disponer de una licencia válida de piloto de ultraligero emitida conforme al Real Decreto 123/2015, de 27 de febrero, por el que se regula la licencia y habilitaciones del piloto de ultraligero, con las habilitaciones correspondientes.

Los pilotos con licencia de piloto de aeronave ligera (“LAPL”, por sus siglas en inglés de “Light Aircraft Pilot Licence”), piloto privado (“PPL” por sus siglas en inglés de “Private Pilot Licence”), piloto comercial (“CPL” por sus siglas en inglés de “Commercial Pilot Licence”) o piloto de transporte de línea aérea (“ATPL” por sus siglas en inglés de “Airline Transport Pilot Licence”) emitida de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 1178/2011 de la Comisión, de 3 de noviembre de 2011, podrán ejercer las atribuciones de la licencia de ultraligero, incluyendo las limitaciones y condiciones operativas que corresponden a ese tipo de aeronaves, sin necesidad de la obtención de la licencia de ultraligero, siempre que en todo momento:

1.º Pueda ejercer las atribuciones de su licencia LAPL, PPL, CPL o ATPL, según corresponda, de acuerdo con el Reglamento (UE) n.º 1178/2011 de la Comisión, de 3 de noviembre de 2011;

2.º Esté habilitado para volar una categoría y clase de aeronave equivalente, y pueda ejercer dichas atribuciones;

3.º Un instructor de ultraligero habilitado haya verificado que el piloto tiene un conocimiento de la normativa de aplicación y un nivel de pericia práctica adecuados, realizando un mínimo de un vuelo de entrenamiento en vuelo con el instructor de una duración de, al menos, una hora, en el que se practicarán los procedimientos operativos y de emergencia correspondientes al tipo de aeronave ULM que va a volar. Este vuelo será anotado en el registro de tiempos de vuelo de ULM del piloto y firmado por el instructor responsable del vuelo, que quedará claramente identificado en el registro; y

4.º Disponga de un registro de tiempos de vuelo independiente para los vuelos de ULM, donde se anotarán los vuelos realizados en este tipo de aeronaves.

2. El piloto, además de lo previsto en el apartado 1, deberá llevar durante el vuelo consigo la licencia de la que sea titular, que deberá tener anotadas y en vigor las habilitaciones que le sean exigibles.

En caso de operar fuera del espacio aéreo español, el ultraligero deberá cumplir con las disposiciones pertinentes exigidas por el Estado de sobrevuelo en la forma que este determine.

3. Con carácter excepcional, la Agencia Estatal de Seguridad Aérea podrá dejar en suspenso algunas de las limitaciones operativas establecidas en el apartado 1, previa solicitud del interesado dirigida a la Agencia en la que se acredite la justificación de la suspensión solicitada. En el caso de las personas a que se refiere el artículo 14, apartado 2, de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, esta solicitud se presentará exclusivamente por medios electrónicos a través del registro electrónico de la Agencia, accesible en su sede electrónica. Las personas físicas podrán presentar sus solicitudes en cualquiera de los lugares a los que se refiere el artículo 16, apartado 4, de la Ley 39/2015, de 1 de octubre.

Corresponde al titular de la Dirección de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea resolver estos procedimientos en el plazo máximo de tres meses a contar desde la fecha en que la solicitud haya tenido entrada en el registro de la Agencia, transcurrido el cual sin que se haya notificado resolución expresa, la solicitud podrá entenderse desestimada por silencio administrativo, conforme a la excepción prevista en el artículo 24, apartado 1, de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, en relación con la disposición adicional decimonovena de la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea.

Las resoluciones del titular de la Dirección de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea ponen fin a la vía administrativa, pudiendo interponerse frente a ellas recurso potestativo de reposición en el plazo de un mes a contar a partir del día siguiente al que se produzca la notificación del acto, si éste fuera expreso, o en cualquier momento a partir del día siguiente a aquel en que se produzcan los efectos del silencio administrativo, conforme a lo previsto

en los artículos 123 y siguientes de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, o impugnarse directamente ante el orden jurisdiccional contencioso-administrativo.

4. En el caso de solicitar la suspensión de limitaciones operativas con el objetivo de realizar vueltas aéreas, competiciones oficiales, eventos de carácter deportivo o cualquier actividad de características similares, y siempre con anterioridad a su inicio, el organizador de la actividad deberá informar a los participantes de las limitaciones y condiciones operativas que les sean de aplicación.

CAPÍTULO III

Escuelas de vuelo de ultraligeros

Artículo 5. *Autorización de las escuelas de vuelo.*

1. Para la formación de los pilotos de ultraligero, las escuelas de vuelo de ultraligeros deberán haber sido autorizadas, con carácter previo al inicio de su actividad, por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, previa acreditación de los requisitos exigibles conforme a lo previsto en este real decreto.

2. El procedimiento de autorización se iniciará a solicitud del interesado en la que deberá constar las instalaciones, personal y material con que se cuente para el desarrollo de la actividad. Junto a la solicitud se deberá presentar la documentación justificativa de tales extremos.

La solicitud se dirigirá a la Agencia, y en el caso de las personas a que se refiere el artículo 14.2 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, se presentará exclusivamente por medios electrónicos a través del registro electrónico de la Agencia, accesible en su sede electrónica. Las personas físicas podrán presentar sus solicitudes en cualquiera de los lugares a los que se refiere el artículo 16.4 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre.

3. Corresponde al Director de seguridad competente de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea resolver este procedimiento en el plazo de tres meses a contar desde la fecha en que la solicitud haya tenido entrada en el registro de la Agencia, transcurrido el cual sin que se haya notificado resolución expresa, la solicitud podrá entenderse denegada por silencio administrativo, conforme a la excepción prevista en el artículo 24.1 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre.

4. Frente a la resolución que ponga fin al procedimiento de autorización podrá interponerse recurso de alzada ante el Director de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea en el plazo de un mes a contar a partir del día siguiente al que se produzca la notificación del acto recurrido, si el acto es expreso, o en cualquier momento a partir del día siguiente a aquel en que se produzcan los efectos del silencio administrativo, de conformidad con lo previsto en el artículo 122 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre.

Artículo 6. *Medios personales y materiales y responsabilidad de la actividad de enseñanza.*

1. Las escuelas de ultraligeros deberán acreditar, como mínimo, que operan en un aeródromo que haya acreditado los requisitos de seguridad operacional exigibles para la realización de estas operaciones.

2. Además, las escuelas de ultraligeros deberán disponer, al menos, de los siguientes medios:

- a) Un piloto, titular de una licencia de piloto de ultraligero, con la anotación de la habilitación de instructor, en vigor;
- b) un ultraligero de doble mando;
- c) un jefe de instrucción o persona que reúna las condiciones legales para serlo, que podrá coincidir con el piloto señalado en la letra a), cuando el volumen de actividad de la escuela permita compatibilizar las respectivas funciones;
- d) un sistema de comunicaciones por radio, o un sistema de señales; y
- e) un botiquín para asistencia sanitaria de urgencia.

3. Sin perjuicio de las funciones que corresponden al jefe de instrucción conforme a lo previsto en el artículo siguiente, las escuelas de ultraligeros desarrollarán su actividad de

enseñanza bajo la supervisión y responsabilidad del piloto de ultraligero con habilitación de instructor en vigor.

Artículo 7. *Funciones del jefe de instrucción.*

Al jefe de instrucción de una escuela de ultraligeros le corresponde la realización de las siguientes funciones:

- a) Responsabilizarse, con su firma, de la hoja de cronometraje al finalizar los vuelos realizados en la escuela, comprobando la exactitud de las anotaciones.
- b) Realizar los vuelos de prueba relacionados con el mantenimiento y la seguridad en el vuelo de los ultraligeros de la escuela. Esta atribución podrá ser delegada en un piloto de ultraligero expresamente autorizado por el jefe de instrucción para dicha operación.
- c) Garantizar la integración satisfactoria de la instrucción de vuelo y la instrucción teórica.
- d) Supervisar el progreso de los alumnos, para que este sea adecuado.
- e) Supervisar que los vuelos se desarrollan conforme a la normativa vigente.

Artículo 8. *Otras obligaciones de las escuelas de vuelo.*

1. Las escuelas de ultraligeros deberán llevar la siguiente documentación:

- a) El libro diario de vuelos, integrado por las hojas de cronometraje en las que se anotarán diariamente los vuelos efectuados por los pilotos y alumnos.
- b) Un parte mensual de actividades de la escuela, en modelo oficial, formulado por el jefe de instrucción, que se remitirá a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea dentro de los quince primeros días del mes siguiente.
- c) Un Programa de Formación para cada una de las habilitaciones especificadas en el artículo 9 del Real Decreto 123/2015, de 27 de febrero, que se impartan.
- d) La lista de peligros para la seguridad operacional que afectan a la operación de vuelo de la escuela con objeto de poder analizar adecuadamente los riesgos asociados y cumplir los objetivos de seguridad.
- e) Los procedimientos para la recepción y tratamiento de sucesos.

2. Además, la autorización de la escuela de ultraligeros, expedida por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, deberá figurar en sitio perfectamente visible en sus dependencias.

Artículo 9. *Vuelos de introducción.*

Las escuelas de vuelo autorizadas podrán realizar vuelos de introducción para la promoción de los deportes aéreos, siempre que concurren los siguientes requisitos:

- a) La realización de estos vuelos represente una parte marginal de la actividad de la escuela, entendiéndose por tal la que no supere el 10 % anual del tiempo de vuelo realizado por la escuela, y no constituya una actividad comercial regular;
- b) los vuelos se realicen en aeronaves integradas en la flota de la escuela y con origen y destino en el mismo aeródromo; y
- c) la aeronave esté pilotada por un piloto de la escuela con la anotación de instructor en vigor.

Disposición adicional primera. *Régimen especial para determinados certificados de tipo y certificados de aeronavegabilidad emitidos con anterioridad.*

Los certificados de tipo ULM ya emitidos antes de la entrada en vigor del presente real decreto que no se ajusten a la limitación de masa en vacío prevista en el artículo 1, apartado 4, mantendrán su validez, con la siguiente limitación: su masa máxima en vacío no podrá superar la obtenida de restar a su masa máxima al despegue, 145 kg, para aeronaves biplaza, o 75 kg, para el caso de las monoplaza.

A las aeronaves ULM para las cuales se hayan emitido certificados de aeronavegabilidad restringidos con anterioridad a la entrada en vigor de este real decreto y que sean conformes a un certificado de tipo con la limitación establecida en el párrafo anterior, no les será de aplicación lo dispuesto en el artículo 1, apartado 4.

Disposición adicional segunda. *No incremento del gasto público.*

Las disposiciones de este real decreto serán atendidas con las disponibilidades presupuestarias existentes en cada ejercicio y con los medios personales existentes y no podrán suponer incremento de dotaciones ni de retribuciones ni de otros gastos de personal.

Disposición adicional tercera. *Documentación electrónica de aeronaves.*

El diario de a bordo, cuaderno de aeronave, cartillas de motores o hélices incluidos en los artículos 20 y 22 de la Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea, podrán registrarse en formato electrónico siempre que se asegure su accesibilidad, usabilidad y fiabilidad.

Disposición adicional cuarta. *Limitaciones operacionales para aeronaves excluidas.*

1. Las operaciones con las aeronaves relacionadas en los apartados 1, letra d), y 2 del artículo 2, con excepción de los planeadores cuya operación está sujeta a la normativa de la Unión Europea y nacional de aplicación, deberán realizarse cumpliendo los siguientes requisitos y limitaciones operacionales:

- a) Utilizar arnés o cinturón de seguridad para la práctica del vuelo.
- b) Usar casco cuando la aeronave no tenga protección para los ocupantes.
- c) Operar a una altitud de presión máxima de 3.000 metros (10.000 ft), pudiendo operar entre 3.000 y 4.000 metros (10.000 y 13.000 ft) durante un período inferior a 30 minutos contados durante todo el vuelo.
- d) Operar fuera de los espacios aéreos controlados, restringidos, prohibidos, sobre zonas peligrosas activadas, zonas urbanas y aglomeraciones de personas.
- e) Operar según las reglas de vuelo visual (VFR) diurno y en condiciones meteorológicas de vuelo visual (VMC) mínimas de visibilidad y distancia de las nubes.

2. Con carácter excepcional, la Agencia Estatal de Seguridad Aérea podrá dejar en suspenso algunas de las limitaciones operativas establecidas en el apartado 1, previa solicitud del interesado dirigida a la Agencia, en la que se acredite la justificación de la suspensión solicitada, siendo aplicable lo dispuesto en los apartados 3 y 4 del artículo 4 de este real decreto.

Disposición transitoria primera. *Normas transitorias para la adaptación de las aeronaves a lo dispuesto en este real decreto.*

Los certificados de aeronavegabilidad restringidos emitidos con anterioridad a la entrada en vigor de este real decreto, para aeronaves que no cumplan con la limitación establecida en el primer párrafo de la disposición adicional primera, mantendrán su validez hasta la finalización del periodo transitorio que se fije en la normativa por la que se sustituya y derogue la Orden de 14 de noviembre de 1988, por la que se establecen los requisitos de aeronavegabilidad para las Aeronaves Ultraligeras Motorizadas (ULM).

Disposición transitoria segunda. *Procedimientos de certificación de tipo en tramitación.*

Para la obtención de la certificación de tipo de aeronaves ultraligeras motorizadas en los procedimientos que estén en tramitación a la entrada en vigor de este real decreto les resultará de aplicación el régimen anterior con las limitaciones de masa máxima en vacío previstas en la disposición adicional primera.

Disposición transitoria tercera. *Pervivencia del artículo 8, apartado 1, letra b, de la Orden de 24 de abril de 1986 por la que se regula el vuelo en ultraligero.*

(Suprimida)

Disposición derogatoria única. *Normas derogatorias.*

Se derogan el Real Decreto 2876/1982, de 15 de octubre, por el que se regula el registro y uso de aeronaves de estructura ligera, y la Orden de 24 de abril de 1986, por la que se regula el vuelo en ultraligero.

Disposición final primera. *Habilitación normativa.*

Se habilita a la persona titular del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana para dictar las disposiciones de desarrollo de lo previsto en este real decreto, en particular en materia de aeronavegabilidad.

Disposición final segunda. *Título competencial.*

Este real decreto se dicta al amparo de la competencia exclusiva que atribuye al Estado el artículo 149.1.20.^a de la Constitución en materia de control del espacio aéreo, tránsito y transporte aéreo.

Disposición final tercera. *Entrada en vigor.*

1. Este real decreto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

2. No obstante las altitudes de presión máximas para operar recogidas en el artículo 4, apartado 1, letra c), comenzarán a aplicarse a los tres meses de la entrada en vigor de este real decreto.

Disposición final cuarta. *Medidas de ejecución y aplicación.*

1. La Agencia Estatal de Seguridad Aérea adoptará las medidas necesarias para la aplicación y ejecución de este real decreto y, en particular, podrá adoptar los modelos en los que se deberán presentar las solicitudes, declaraciones y comunicaciones recogidas en él para su uso obligatorio por los interesados, de conformidad con el artículo 66, apartado 6, de la Ley 39/2015, de 1 de octubre.

Los modelos de solicitudes, declaraciones y comunicaciones para la aplicación de este real decreto estarán disponibles al público a través del portal de internet de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea.

2. Mediante resolución de la dirección competente de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea se podrán adoptar:

a) Medios aceptables de cumplimiento (“AMC”, por sus siglas en inglés de “Acceptable Means of Compliance”), por los cuales se ilustren formas de determinar el cumplimiento de las disposiciones del presente real decreto, sin perjuicio de que los interesados puedan acreditar dicho cumplimiento a través de medios alternativos de cumplimiento (“AltMoC”, por sus siglas en inglés de “Alternative Means of Compliance”), cuando éstos últimos hayan sido previamente aprobados por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea por considerarlos conformes con las disposiciones aplicables.

b) Material guía (“GM”, por sus siglas en inglés de “Guidance material”) para ayudar a la mejor aplicación y ejecución de lo previsto en este real decreto.

Dado en Madrid, el 20 de septiembre de 2022.

FELIPE R.

La Ministra de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana,
RAQUEL SÁNCHEZ JIMÉNEZ

Este documento es de carácter informativo y no tiene valor jurídico.