

### Orden de 31 de mayo de 1982 por la que se aprueba un nuevo Reglamento para la Construcción de Aeronaves por Aficionados.

---

Ministerio de Transportes y Comunicaciones  
«BOE» núm. 134, de 05 de junio de 1982  
Referencia: BOE-A-1982-13477

---

### TEXTO CONSOLIDADO Última modificación: 26 de febrero de 2025

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 pública como anexo a la presente Orden.

#### **Disposición adicional única.** *Medidas de ejecución y aplicación.*

1. La Agencia Estatal de Seguridad Aérea adoptará las medidas necesarias para la aplicación y ejecución de esta orden, y en particular podrá adoptar los modelos en los que se deberán presentar las solicitudes, declaraciones y comunicaciones recogidas en esta orden 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 disponibles al público a través del portal de internet de la Agencia Estatal de Seguridad aérea.

2. Mediante resolución de la dirección competente en materia de seguridad de aeronaves 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 de la presente orden, 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 de que se trate de esta orden; y

b) Material guía (GM, por sus siglas en inglés de «*Guidance material*») para ayudar a la mejor aplicación y ejecución de lo previsto en esta orden.  
Madrid, 31 de Mayo de 1982.– GAMIR CASARES.

**REGLAMENTO PARA LA CONSTRUCCION Y UTILIZACION 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.

**Artículo 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.

**Artículo 3.**

La legislación vigente sobre Industrias Aeronáuticas no les es aplicable.

**Artículo 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**

**Artículo 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.

**Artículo 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.

**Artículo 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 dm<sup>3</sup> y a 7 dm<sup>3</sup>, 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**

#### **Artículo 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 equilibrado.

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 el fabricante tenga el 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 características», 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 tendrán 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.

#### **Artículo 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**

#### **Artículo 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 complete 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 provisional de Aeronavegabilidad, necesario para la realización de las pruebas en vuelo.

### **Pruebas en vuelo**

#### **Artículo 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.

#### **Artículo 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.

#### **Artículo 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 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.

#### **Artículo 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**

#### **Artículo 15.** *Concesión y validez del Certificado de Aeronavegabilidad Restringido.*

Primero. A la terminación con resultados satisfactorios de las pruebas establecidas en el artículo 13, la Agencia Estatal de Seguridad Aérea expedirá un certificado de aeronavegabilidad restringido.

Segundo. Su duración será ilimitada, condicionada a que se cumplan en todo momento los requisitos exigidos para su otorgamiento, y a que su propietario/a o la persona física o jurídica que pueda utilizar la aeronave en virtud de arrendamiento o de cualquier otro título presente cada dos años una declaración responsable en la que, bajo su responsabilidad, manifieste haber llevado a cabo una revisión general de la aeronave en los diez días hábiles anteriores a la presentación de la declaración, excepto del material o equipo aeronáutico que tenga potencial propio, así como que ésta se encuentra en un estado de mantenimiento que permite realizar operaciones aéreas con seguridad; que dispone de documentación que así lo acredita, que la pondrá disposición de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea cuando le sea requerida, y que se compromete a mantener el cumplimiento de estas obligaciones mientras la aeronave permanezca en uso y se mantenga la validez del certificado.

Tercero. La presentación de la declaración responsable revalidará el certificado de aeronavegabilidad restringido por otros dos años.

El nuevo periodo de validez del certificado de aeronavegabilidad restringido se computará desde la fecha en que estuviera prevista su pérdida de validez antes de la presentación de la citada declaración, si ésta se presenta dentro de los tres meses previos a la finalización de su validez.

Si se presenta la declaración responsable antes de los tres meses previos a la finalización de la validez del certificado de aeronavegabilidad restringido, la nueva validez de éste se computará desde la presentación de la declaración responsable.

En el caso de que el certificado de aeronavegabilidad restringido haya perdido su validez por no haberse presentado una declaración responsable en plazo, no podrá revalidarse el certificado por la presentación de una declaración responsable, y su propietario/a o la persona física o jurídica que pueda utilizar la aeronave en virtud de arrendamiento o de cualquier otro título deberá solicitar su renovación a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea.

#### **Artículo 16.** *Matriculación y utilización de la aeronave.*

Primero. 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 presentada.

Segundo. Hasta pasados los primeros cuatro años a partir de la primera matriculación, una aeronave de construcción por aficionados sólo podrá ser utilizada por su propietario/a original, salvo en los siguientes casos:

- a) La utilización por cualquier asociado, miembro o asimilado de una entidad sin ánimo de lucro; y
- b) La utilización realizada por un familiar hasta el cuarto grado de consanguinidad o tercero de afinidad.

En el caso de la letra a) no se permite la transferencia de la responsabilidad de la gestión de la aeronavegabilidad hasta pasados cuatro años desde la matriculación. En este caso, las partes deberán llegar a un acuerdo por escrito en el que se especifique cómo el propietario original seguirá llevando a cabo la gestión de la aeronavegabilidad y cómo el usuario distinto del propietario original facilitará dicha tarea al transmitente.

En el caso de fallecimiento del titular del derecho de propiedad original de la aeronave, no será aplicable la limitación de su utilización establecida en el párrafo primero.

#### **Artículo 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.

#### **Artículo 18.**

**(Derogado).**

#### **Artículo 19.**

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

- El Certificado de Matricula.
- 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.

#### **Artículo 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.

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