

banqueros, Cajas de Ahorros, Entidades de crédito cooperativo, Sociedades mediadoras en el mercado de dinero autorizadas por el Banco de España, Sociedades y Fondos de Inversión Mobiliaria, Sociedades gestoras de patrimonios mobiliarios, Juntas Sindicales de las Bolsas de Comercio, Agentes de Cambio y Bolsa, Juntas Sindicales de los Colegios de Corredores de Comercio y Corredores de Comercio operantes en España, entregándose en dicho momento el importe de la cantidad total suscrita.

4.3 En el momento de la suscripción se entregará a los suscriptores un recibo acreditativo del ingreso correspondiente al pedido.

Los recibos de efectivo por el importe de la suscripción no se considerarán documentos reintegrables a los efectos del Impuesto sobre Actos Jurídicos Documentados.

4.4 Los intermediarios que colaboren en la colocación de la emisión comunicarán al Banco de España los datos identificativos de los suscriptores dentro del plazo que se establezca por el Ministerio de Economía y Hacienda.

4.5 En su día, por la suma adjudicada, se entregarán a los suscriptores las pólizas correspondientes intervenidas por Agente de Cambio o Corredor de Comercio colegiado que devengarán en esta operación únicamente el corretaje que señala el vigente Arancel, aprobado por Decreto de 15 de diciembre de 1950.

Las pólizas de suscripción intervenidas por los mediadores oficiales mercantiles se extenderán en ejemplares de la última clase.

#### 5. Producto y gastos de emisión.

5.1 El producto de la negociación de los Bonos del Estado que se emiten se aplicará al presupuesto de ingresos, capítulo 9, «Variación de pasivos financieros», artículo 93, «Emisión de Deuda a largo plazo».

5.2 Los Bancos, Cajas de Ahorros y demás intermediarios colocadores ingresarán en la cuenta del Tesoro en el Banco de España el importe de la cantidad negociada por cada uno de ellos dentro del plazo máximo de cuatro días hábiles, contados a partir de la fecha de cierre del período de suscripción de la emisión.

5.3 Los gastos de confección de los resguardos y títulos definitivos, comisiones, corretaje y pólizas de suscripción, publicidad y, en suma, cuantos son propios de esta clase de operaciones, se imputarán al crédito concedido por el presupuesto en vigor, Sección 6, «Deuda Pública», Servicio 06, «Obligaciones diversas», capítulo 2, artículo 29, concepto 291.

5.4 El Banco de España rendirá cuenta de las operaciones realizadas, que justificará debidamente, a la Dirección General del Tesoro y Política Financiera, quien la elevará con su informe a la aprobación de este Ministerio.

#### 6. Procedimiento para el pago de intereses.

6.1 El servicio de pago de intereses y amortización de los Bonos del Estado que se emiten estará a cargo del Banco de España, que lo realizará, a voluntad de sus tenedores, en Madrid o en sus sucursales. El pago se realizará por medio de transferencia a la cuenta abierta por el acreedor en cualquier Entidad bancaria o Caja de Ahorros.

6.2 El pago de los intereses de los Bonos en que se formaliza la Deuda Amortizable al 15,5 por 100, emisión de 4 de mayo de 1983, integrados en el sistema que establece la Orden de 20 de mayo de 1974, se ordenará por la Dirección General del Tesoro y Política Financiera para su abono por el Banco de España mediante transferencia a las cuentas de las Entidades financieras correspondientes, las cuales, a su vez, procederán a consignar los importes en las cuentas designadas por los tenedores.

Cuando la Entidad depositaria realice una entrega de láminas a sus tenedores, con exclusión de títulos del sistema, aquella consignará, en el primer cajetín disponible entre los existentes, diligencia que contendrá el nombre del tenedor y la fecha hasta la cual se han ejercitado los derechos.

6.3 Los intereses de los valores de esta Deuda no integrados en el sistema establecido por la Orden de 20 de mayo de 1974 se abonarán en la forma y con los requisitos que se indican a continuación:

a) En el caso de que los valores estén en poder de una Entidad financiera por ser objeto de depósito voluntario o forzoso u operación análoga, la Entidad depositaria reclamará en cada vencimiento ante la Dirección General del Tesoro y Política Financiera los intereses de los mismos para su abono a los interesados.

b) Cuando los valores permanezcan en poder de sus tenedores, el pago se realizará a través de una Entidad financiera ante la cual se presentarán las láminas para ejercitar el derecho al cobro.

En ambos supuestos, por la Entidad pagadora se consignará diligencia de haberse ejercitado los derechos de cobro de los intereses hasta el vencimiento respectivo.

La Entidad financiera ante la cual se reclame el cobro tendrá en su poder la lámina correspondiente hasta tanto esté ordenado el pago a favor de la Entidad por la Dirección General del Tesoro y Política Financiera, salvo que el titular garantice el importe del vencimiento en los términos que con la misma convenga.

En todo caso, la Dirección General del Tesoro y Política Financiera podrá avocar para sí la tramitación expresada anteriormente cuando las circunstancias específicas de la operación así lo aconsejen.

#### 7. Autorizaciones.

7.1 Se autoriza a la Dirección General del Tesoro y Política Financiera para encargar a la Fábrica Nacional de Moneda y Timbre la confección de los títulos que aquélla considere necesarios, para acordar y realizar los gastos de publicidad y colocación y demás que origine la presente emisión de Bonos del Estado y para dictar las disposiciones y adoptar las medidas económicas que requiera la ejecución de la misma.

Lo que comunico a V. I. para su conocimiento y demás efectos.

Dios guarde a V. I.

Madrid, 7 de abril de 1983.

BOYER SALVADOR

Ilmo. Sr. Director general del Tesoro y Política Financiera.

## MINISTERIO DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMUNICACIONES

9628

ORDEN de 7 de abril de 1983 por la que se regula el registro y uso de aeronaves de estructura ultraligera y se modifica el registro de aeronaves privadas no mercantiles.

El artículo 14 del Real Decreto 2876/1982, de 15 de octubre, faculta al Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones para dictar las disposiciones complementarias que sean necesarias para el desarrollo y aplicación del propio Real Decreto.

El hecho de que esta Orden venga a regular, con la máxima minuciosidad y concreción posible, una nueva modalidad aeronáutica, como es la de los llamados vehículos volantes ultraligeros motorizados o no motorizados, con especial atención, dentro de estos últimos, a las alas de vuelo libre que por sus especiales características técnicas y operativas precisan de una regulación singular, y la urgencia con que se impone su articulación y entrada en vigor, una vez publicado el Real Decreto que le sirve de base, obliga a establecer sin dilación esta normativa, la cual, sin perjuicio de que atienda a cumplir los fines y prevenciones contenidos en el Real Decreto, ha de tener forzosamente un cierto carácter de provisionalidad, lo que implicará en un futuro próximo las modificaciones que los incansables progresos de la técnica y la experiencia operativa y registral aconsejen introducir a este Departamento.

Por otra parte, los cambios registrales que se contienen en la Orden tienen por objeto simplificar la normativa existente sobre inscripción de aeronaves deportivas y privadas no mercantiles, lo que facilitará en cierta medida la utilización de las mismas.

En su virtud, este Ministerio ha dispuesto lo siguiente:

Artículo 1.º Quedan comprendidas en el ámbito de aplicación de esta Orden, de acuerdo con lo que establecen los artículos 1.º y 2.º del Real Decreto 2876/1982:

1.º Los ultraligeros motorizados (en adelante ULM), y de los ultraligeros no motorizados, las alas de vuelo libre, tanto en lo que afecta a su régimen operativo como lo relativo a su forma de inscripción.

2.º Los ultraligeros no comprendidos en el apartado anterior y las demás aeronaves privadas no destinadas a uso mercantil o industrial gozarán del régimen jurídico registral simplificado que desarrolla la presente Orden, estando sometidos, en cuanto a régimen operativo, a las disposiciones que los regulan. Este régimen simplificado será extensivo a las aeronaves privadas no mercantiles o industriales ya inscritas.

Quedan excluidas de esta regulación las aeronaves de Estado, cualquiera que sea su condición.

Art. 2.º Se consideran ultraligeros motorizados a los aerodinos de peso en vacío inferior a 200 kilogramos, aptos para el vuelo, tripulados y que utilicen un motor para su propulsión.

Art. 3.º Los ULM se clasifican conforme a su sistema de control como sigue: ULM tipo A, aquellos en los que el control se realiza únicamente mediante mandos aerodinámicos; ULM tipo B, los no comprendidos en el tipo A y en los que normalmente el control se realiza mediante desplazamientos del centro de gravedad.

Dentro de los tipos anteriores en función de su energía cinética, en cuanto a poder de destrucción por impacto, se clasifican en:

Clase 1.—Comprende aquellos ULM cuya energía cinética sea inferior a 60 kilojulios.

Clase 2.—Comprende aquellos ULM cuya energía cinética esté entre 60 y 100 kilojulios.

Clase 3.—Comprende aquellos ULM cuya energía cinética sea mayor de 100 kilojulios.

Para el cálculo de la energía cinética (e) en kilojulios se tomarán los siguientes parámetros: masa correspondiente al peso máximo al despegue (m) en kilogramos, máxima velocidad horizontal (v) en metros/segundo, según la expresión

$$e = \frac{1}{1.000} \times \frac{1}{2} mv^2.$$

Art. 4.º La utilización de los ULM estará subordinada a los siguientes requisitos y condiciones, según se previene en el artículo 3.º del Real Decreto:

Que el vehículo esté inscrito en el Registro de Aeronaves en la forma establecida en esta Orden.

Que el usuario esté en posesión de un carné de tripulante expedido por la Dirección General de Aviación Civil.

Que el vuelo se realice exclusivamente dentro del espacio aéreo español.

Que el vuelo se realice según las reglas VFR sobre visibilidad y distancia de las nubes, quedando prohibidos los vuelos en condiciones de turbulencia o marginales.

Que la altura máxima del vuelo no sea superior a 300 metros sobre tierra o agua.

Que no se efectúen los vuelos sobre espacios aéreos controlados, restringidos, prohibidos, sobre zonas peligrosas activadas, zonas urbanas y aglomeraciones de personas.

Que para el despegue, vuelo y aterrizaje se cumplan las condiciones referentes a:

Visibilidad.—No se podrá efectuar vuelos por debajo de los siguientes mínimos: Visibilidad horizontal 2.000 metros y visibilidad vertical 300 metros, teniendo que estar en contacto visual permanente con tierra o agua.

Vientos.—El ULM en ningún caso podrá ser operado cuando el viento en superficie sea superior al 40 por 100 de su máxima velocidad horizontal.

Combustible.—La cantidad máxima de combustible no excederá de 20 litros en el despegue.

Elementos de seguridad pasiva.—Es obligatorio el uso de casco protector y arnés o cinturón de seguridad para la práctica del vuelo.

Autorización del propietario o poseedor legítimo del terreno donde se despegue o aterrice.

Que el aparato tenga la cédula de identificación, a que se refieren los artículos 13 y 14 de esta Orden.

Que los ULM lleven los distintivos de identificación que le sean asignados por el Registro Nacional de Aeronaves. Dichos distintivos deberán colocarse en lugar visible desde tierra, cuando el ULM esté en vuelo. Los caracteres se ajustarán en lo posible a lo reglamentariamente establecido.

Que cuenten con póliza de seguro en vigencia de daños a terceros. En el caso de los ULM biplaza, será necesario además un seguro de acompañante.

Con carácter excepcional, por causa justificada y previa petición razonada ante la Dirección General de Aviación Civil, podrán dejarse en suspenso algunas de las limitaciones operativas anteriormente expuestas. La ampliación con carácter permanente del régimen operativo que en el 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 Dirección General de Aviación Civil, en la forma que ésta determine.

Art. 5.º El carné de tripulante de ULM, a que se refieren los artículos 3, 4 y 5 del Real Decreto y artículo 3.º, apartado 2, de esta Orden, será expedido por la Dirección General de Aviación Civil, una vez que el aspirante haya demostrado los conocimientos suficientes del manejo del vehículo, limitaciones y legislación aplicable, previa solicitud de los interesados, a las que se acompañará fotocopia del documento nacional de identidad, certificación médica de aptitud física para el vuelo y dos fotografías.

En el carné de tripulante se harán constar nombre y apellidos, número del documento nacional de identidad, validez y fecha de emisión. Asimismo llevará especificado los tipos y clases de ULM para los que está calificado.

En el caso de aparatos biplaza, se hará constar la calificación específica que faculte su uso.

Art. 6.º La Dirección General de Aviación Civil realizará convalidaciones a la vista de las solicitudes presentadas, estableciéndose en principio para los pilotos comerciales y privados las calificaciones tipo A, clases 1, 2 y 3, con la realización

correcta de una prueba de vuelo y los conocimientos teóricos específicos para volar el ULM de que se trate.

La Dirección General de Aviación Civil podrá, de oficio o a requerimiento de los usuarios, autorizar otras posibles convalidaciones.

Art. 7.º Para la utilización en vuelo de los ULM definidos en el artículo 2.º de esta Orden, así como de otras aeronaves no dedicadas a fines mercantiles o industriales, ni inscritas con anterioridad a la entrada en vigor del Real Decreto 2876/1982, de 15 de octubre, será necesaria su previa inscripción en el Registro de Matrícula de Aeronaves, conforme a los trámites establecidos en los artículos siguientes.

Art. 8.º Los interesados dirigirán sus instancias debidamente reintegradas al Jefe del Registro, a través de las Delegaciones Regionales del Servicio de Material de la Dirección General de Aviación Civil, haciendo constar sus datos personales, domicilio, lugar de estacionamiento o ubicación habitual del aparato, acompañada de la siguiente documentación:

Documento nacional de identidad.

Tipo y número de fabricación de la aeronave, así como de los motores, en su caso, y circunstancia de carácter técnico.

Original de la factura de fábrica o documento público o privado que acredite la titularidad jurídica sobre el vehículo.

Licencia de importación, en su caso, y documento que justifique haber satisfecho los correspondientes derechos de aduana por el vehículo; cuando éste hubiera sido matriculado en el extranjero se acompañará la baja de matrícula y el certificado de aeronavegabilidad para la exportación, en su caso.

Documento que acredite el pago de los impuestos que gravan la adquisición del vehículo o, en su caso, la solicitud de declaración de exención o no sujeción o de aplazamiento o fraccionamiento del pago del mismo.

Documento que acredite la formalización de los seguros a que esté sujeta la aeronave.

De la referida documentación podrán presentarse fotocopias que se unirán al expediente, con devolución del original al interesado, una vez cotejado.

Art. 9.º Las Delegaciones Regionales del Servicio de Material acusarán recibo de la instancia y documentación presentadas, y en el supuesto que observen alguna falta en el cumplimiento de los requisitos exigidos se lo comunicará a los interesados para que sea subsanada. Asimismo, en el caso de que la Delegación del Servicio de Material considere que el vehículo no reúne condiciones de aeronavegabilidad devolverá toda la documentación presentada al interesado, comunicándole las razones de su inadmisibilidad.

Cuando se considere completa la documentación, las Delegaciones la remitirán al Jefe del Registro de Aeronaves a través del Servicio de Material de la Dirección General de Aviación Civil, con informe sobre las características técnicas y condiciones de aeronavegabilidad, si se trata de ultraligeros, y con respecto a las demás aeronaves, informe de la inspección para la expedición del certificado de aeronavegabilidad por dicho Servicio.

Cuando se trate de ULM el informe de la Delegación deberá recoger las especificaciones del vehículo, resultado de la revisión especificada en el artículo 12 de esta Orden, reconocimiento del montaje correcto y supervisión de prueba de vuelo; se hará constar asimismo la autorización para vuelo y la clasificación de ULM, según lo especificado en el artículo 3.º de esta Orden.

En el caso de que el ULM proceda de una fábrica o taller de montaje de reconocida experiencia a juicio del Servicio de Material, se podrá aceptar el montaje y prueba del ULM realizado por el fabricante, el cual incluirá una lista de chequeo para su aprobación, relación de las características y actuaciones de vuelo. En cualquier caso, la Delegación Regional del Servicio de Material completará o modificará el informe del fabricante, requiriendo las comprobaciones que se consideren necesarias.

Art. 10. Recibida la documentación por el Jefe del Registro, procederá, en el caso de que la considere completa, a la primera inscripción o matrícula del vehículo que se trate, de la siguiente forma:

La inscripción de aeronaves que no sean de estructura ultraligera se realizará en el libro actual del Registro de Matrícula de Aeronaves, sin previa anotación en el libro de asientos de la documentación recibida, siguiendo en cuanto a las marcas de nacionalidad y matrícula la normativa establecida en la Resolución de la Subsecretaría de Aviación Civil de 17 de noviembre de 1977, con las letras que, según el orden sucesivo actual, les corresponda.

La inscripción de los ULM se practicará también directamente en el libro especial que previene el artículo 9.º del Real Decreto 2876/1982, de 15 de octubre, siguiendo, en cuanto a las marcas de nacionalidad y matrícula, la normativa a que se refiere el párrafo anterior, utilizando para la marca de matrícula de estos vehículos dos letras que se formarán sucesivamente, según el orden alfabético y a las que seguirá un número, del 1 al 9, de forma también sucesiva.

Art. 11. En la primera inscripción o matrícula se anotarán sucintamente, pero con la mayor claridad, las siguientes circunstancias:

Número de Registro de la aeronave y circunstancias técnicas que faciliten su identificación, tipo y número de serie de fabricación, así como de los motores, en su caso.

Referencia al informe técnico y favorable de la Delegación Regional del Servicio de Material para los ULM y del certificado de aeronavegabilidad para las demás aeronaves.

Marcas de nacionalidad y matrícula.

Datos personales y domicilio del propietario, poseedor o usuario.

Título que legitima la autorización del vehículo.

Valor del aparato y seguros a que está sujeto y el cumplimiento de los requisitos aduaneros y fiscales que sean exigibles.

Lugar de estacionamiento o ubicación.

Art. 12. Los asientos de cambio de titular y cualquier vicisitud técnica o jurídico-administrativa hasta la cancelación de los ULM y demás aeronaves comprendidas en los artículos anteriores se efectuarán también directamente en los libros respectivos, mediante sucesivas inscripciones, de oficio o instancia de parte, según proceda.

A la solicitud de asiento de cambio de titular se acompañarán los siguientes documentos:

Documento nacional de identidad.

Documento público o privado que justifique la transferencia de la propiedad, arrendamiento, etc., del vehículo.

Documento que acredite el pago de los impuestos que gravan la transmisión del vehículo o, en su caso, la solicitud de declaración de exención o no sujeción o de aplazamiento o fraccionamiento del pago del mismo.

Póliza que acredite la vigencia de los seguros exigibles.

Informe de la Delegación Regional del Servicio de Material sobre las condiciones de aeronavegabilidad de la aeronave de que se trate; cuando se trate de ULM la revisión comprobará los siguientes aspectos:

Estructura.—Se revisarán los siguientes componentes:

Planos: Estado y conexión de los tubos, cables y elementos rigidizadores.

Calidad de tornillería, anillos de seguridad o tuercas autoblocantes.

Vela o recubrimiento de planos: Fijación y estado general. Fuselaje: Análogamente a los planos, en lo referente a tornillería, cableado, etc.

Tren de aterrizaje.—Fijación al fuselaje y condiciones de absorción de impactos.

Elementos de control.—Se comprobará fijación, visibilidad y calaje cableado, poleas, superficies y mandos de control.

Asientos.—Unión a la estructura y provisto de arnés o cinturón de seguridad.

Equipo motopropulsor.—Se comprobarán bancada, elementos de absorción de vibración soporte, hélice y su fijación, depósitos de combustible, líneas de combustible, sistemas de arranque y transmisiones.

Instalación eléctrica.—Correcto estado de las conexiones. Interruptor de paro en el motor.

Comprobación de otros elementos del ULM, como paracaídas, flotadores, etc.; comprobando asimismo el montaje y la modificación de las actuaciones en vuelo del ULM.

De los documentos aportados por los interesados podrán presentarse fotocopias que se unirán al expediente, con devolución del original una vez cotejado.

Art. 13. Tras la inscripción o matriculación a que se refiere el artículo 11, el Jefe del Registro expedirá, según proceda:

A) Cédula de identificación del vehículo ultraligero, en la que se consignará el número de registro y marcas de nacionalidad o de matrícula, tipo y número de serie de fabricación, en su caso, nombre del propietario, poseedor o usuario y lugar de estacionamiento o ubicación del aparato.

B) Certificado de matrícula en el que conste: número de registro, marca de nacionalidad y matrícula, marca comercial, tipo, número de serie de fabricación, nombre del propietario, poseedor o usuario y lugar de estacionamiento de la aeronave

En el caso de cambio de titular o cancelación, el Jefe de Registro anotará este extremo en el certificado de matrícula o cédula de identificación, según corresponda.

Al pie del documento o de la nota de que se trate, el Jefe del Registro estampará su firma y rúbrica, con la fecha y sello del Registro.

Art. 14. El usuario del vehículo ULM deberá llevar consigo la cédula de identificación, el carné de tripulante y la póliza de seguro, siempre que haya de realizar o realice ejercicios de vuelo.

Art. 15. Aunque el usuario del ULM tenga la cédula de identificación plenamente legalizada, es de su responsabilidad el cuidado y mantenimiento de todos los elementos del vehículo, debiendo realizar las revisiones periódicas fijadas por el fabricante, además de la oficial, que se realizará antes de cada asiento de cambio de titular, así como cuando sea requerido por la Delegación Regional de Material correspondiente.

Art. 16. Se consideran alas de vuelo libre aquellos vehículos dotados de perfil aerodinámico sin elementos propulsores y cuyo peso sea inferior al del tripulante y en ningún caso superior a 70 kilogramos.

Art. 17. Por las características especiales de utilización y no incidencia sobre la navegación aérea de las alas de vuelo libre, la Dirección General de Aviación Civil, en ejercicio de las atribuciones conferidas por el artículo 3.º del Real Decreto 2878/1982, para el uso deportivo o de recreo de las mencionadas alas, podrá exceptuar a sus usuarios del cumplimiento de los requisitos de matrícula y posesión de carné de tripulante en la práctica del vuelo.

Art. 18. La utilización de las alas de vuelo libre estará subordinada en todo caso al cumplimiento de los siguientes requisitos:

Que el vuelo se realice exclusivamente en el espacio aéreo español.

Que no se efectúen vuelos sobre espacios aéreos controlados, restringidos, prohibidos, zonas peligrosas activadas, zonas urbanas y aglomeraciones de personas.

Que no se realicen vuelos cuando el viento u otro condicionante no garanticen la seguridad de los mismos.

Que el usuario del ala vaya provisto de los elementos de seguridad pasivos: casco y arnés.

Art. 19. Para la utilización del ala de vuelo libre será preciso llevar el documento expedido por la Dirección General de Aviación Civil, con la identificación del número y características distintivas del ala a que se refiere el artículo siguiente; póliza de seguros de daños a terceros.

El usuario del ala deberá estar autorizado por los propietarios o poseedores legítimos de los lugares donde realice sus prácticas.

Art. 20. El propietario de un ala estará obligado a la notificación de la adquisición o cambio de titularidad de las alas de vuelo libre, remitiendo escrito en el que constarán: marca, tipo y color del ala, número de identificación en caso de cambio de titularidad, así como copia del documento nacional de identidad, a fin de que se realice una anotación de la misma por parte de la Dirección General de Aviación Civil, que remitirá a su vez al interesado documentación en la que conste: número de identificación asignado al ala y nombre del propietario.

Art. 21. Los acuerdos y resoluciones de los Organismos de la Dirección General de Aviación Civil, en el ámbito de las atribuciones que les confiere esta Orden, serán recurribles en vía administrativa, con arreglo a las disposiciones reguladoras del Procedimiento Administrativo Común.

#### DISPOSICION ADICIONAL

A partir de la entrada en vigor de esta Orden se establece un plazo de tres meses para que los ULM y las alas de vuelo libre existentes actualmente en España puedan ser regularizadas con arreglo a esta disposición por sus propietarios o poseedores legítimos.

Madrid, 7 de abril de 1983.

BARON CRESPO