

Real Decreto 2876/1982, de 15 de octubre, por el que se regula el Registro y uso de aeronaves de estructura ultraligera y se modifica el registro de aeronaves privadas no mercantiles.

Ministerio de Transportes y Comunicaciones
«BOE» núm. 269, de 9 de noviembre de 1982
Referencia: BOE-A-1982-29134

TEXTO CONSOLIDADO

Última modificación: 17 de junio de 2015

Esta norma pasa a denominarse "**Real Decreto 2876/1982, de 15 de octubre, por el que se regula el registro y uso de aeronaves de estructura ultraligera**" según establece la disposición final 1 del Real Decreto 384/2015, de 22 de mayo. [Ref. BOE-A-2015-6704](#).

La utilización de determinados vehículos volantes de estructura ultraligera en el espacio aéreo español carece hasta el momento de regulación, laguna que cada día es más notable, habida cuenta del constante perfeccionamiento de tales vehículos, y de la proliferación de su uso por personas, en muchos casos con escasa o nula preparación aeronáutica, lo que puede implicar interferencias en la circulación aérea, accidentes e incluso infracciones gubernativas y penales. Se hace, pues, necesaria una regulación especial que proporcione un marco adecuado a esta nueva modalidad aeronáutica, mediante la que, sin más limitaciones que las que sean exigibles por la seguridad del tráfico aéreo y la protección de los propios usuarios o terceros, se propicie su desarrollo y correcta utilización.

Por otra parte, la aplicación indeterminada de los Decretos de trece de marzo de mil novecientos sesenta y nueve y diez de marzo de mil novecientos setenta y dos, que regulan el registro y matrícula de aeronaves a cualquier vehículo volante que, como los citados ultraligeros, aviones deportivos, aeróstatos y planeadores, encajan dentro del amplio concepto de aeronave establecido en el artículo once de la Ley de Navegación Aérea de veintiuno de julio de mil novecientos sesenta, supone el que tales vehículos deban cumplir los mismos requisitos jurídico-administrativos exigidos para la inscripción en el Registro, de aeronaves de gran capacidad, radio de acción y mayor complejidad técnica, lo que lleva consigo un excesivo formalismo que es conveniente reducir en relación con las características técnicas, valor y finalidad deportiva y recreativa de aquellos vehículos.

Tales son los objetivos que trata de cumplir este Decreto, al regular por vez primera la utilización de los vehículos de estructura ultraligera, con las máximas condiciones de seguridad para los usuarios y terceros, al mismo tiempo que se previene una normativa común y específica que simplifique la tramitación para su inscripción en el Registro tanto en lo que se refiere a estos vehículos como a aeronaves privadas que sean de utilización no mercantil, normativa que por su singularidad pueda servir de base para un especial tratamiento fiscal de todas estas aeronaves, reservando por último al Ministerio de

Transportes, Turismo y Comunicaciones la facultad de dictar las normas complementarias que se estimen oportunas tanto para el desarrollo de este Decreto, como para la actualización que fuere exigible por los avances de la técnica.

En su virtud, a propuesta del Ministro de Transportes Turismo y Comunicaciones, de acuerdo con el Consejo de Estado y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión de quince de octubre de mil novecientos ochenta y dos,

DISPONGO:

Artículo primero.

1. Se consideran incluidos en la denominación de aeronaves de estructura ultraligera (ultraligeros), a los aerodinos motorizados comprendidos en alguna de las siguientes categorías, cuya terminología se corresponde con la utilizada en las definiciones establecidas en el Reglamento de la Circulación Aérea, aprobado por el Real Decreto 73/1992, de 31 de enero:

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 65 km/h y cuya masa máxima autorizada al despegue no sea superior a:

- a) 300 kg para aviones terrestres monoplazas.
- b) 450 kg para aviones terrestres biplazas.
- c) 330 kg para hidroaviones o aviones anfibios monoplazas.
- d) 495 kg para hidroaviones o aviones anfibios biplazas.

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

- a) 300 kg para giroaviones terrestres monoplazas.
- b) 450 kg para giroaviones terrestres biplazas.
- c) 330 kg para giroaviones acuáticos o anfibios monoplazas.
- d) 495 kg para giroaviones acuáticos o anfibios biplazas.

Los aviones o giroaviones 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.

2. No se consideran ultraligeros los aerodinos no motorizados (planeadores), los aerostatos, ni las aeronaves motorizadas o no, para cuyo despegue o aterrizaje sea necesario el concurso directo del esfuerzo físico de cualquier ocupante, actuando éste en sustitución de algún elemento estructural, tales como las alas delta, los paracaídas motorizados, los aerostatos con barquillas motorizadas, así como cualquier otro ingenio que necesite de tal esfuerzo para el despegue o el aterrizaje.

Artículo segundo.

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

Artículo tercero.

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

- Que el vehículo esté inscrito en el Registro de Aeronaves en la forma establecida en este Real Decreto.
- Que el usuario esté en posesión de un carné de tripulante expedido por la Subsecretaría 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 de vuelo no sea superior a la que reglamentariamente se establezca.
- 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, aterrizaje y mínimos de seguridad se cumplan las condiciones que reglamentariamente se establezcan.
- Que el aparato tenga la cédula de identificación a que se refieren los artículos quinto y decimotercero de este Real Decreto.
- Que el aparato lleve los distintivos de identificación visibles desde tierra, que reglamentariamente se determinen.

Con carácter excepcional por causa justificada y previa petición razonada ante la Subsecretaría de Aviación Civil podrá dejarse en suspenso alguna de las limitaciones anteriores operativas. La ampliación con carácter permanente del régimen operativo que en este Real Decreto y disposiciones que lo desarrollan se establece requerirá la adaptación previa de la aeronave a las nuevas exigencias técnico-operativas y la autorización para ello de la Subsecretaría de Aviación Civil en la forma que ésta determine.

Artículo cuarto.

(Suprimido)

Artículo quinto.

El propietario o usuario del vehículo ultraligero deberá llevar consigo la cédula de identificación junto con el carné de tripulante o título o licencias correspondiente siempre que haya de realizar o realice ejercicio de vuelo.

Artículo sexto.

Los vehículos de estructura ultraligera sin cédula de identificación que hayan de realizar experiencias, pruebas y demostraciones requerirán una autorización especial de la Subsecretaría de Aviación Civil.

Artículos séptimo a decimotercero.

(Derogados).

Artículo decimocuarto.

Se faculta al Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones para dictar las disposiciones complementarias que sean necesarias para el desarrollo y aplicación de este Real Decreto.

Disposición adicional única. *Actualización de referencias.*

Las referencias de este real decreto al carné de tripulante deben entenderse realizadas a la licencia de piloto de ultraligero y las relativas a la Subsecretaría de Aviación Civil deben entenderse realizadas a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea.

Dado en Madrid a quince de octubre de mil novecientos ochenta y dos.

JUAN CARLOS R.

El Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones,
LUIS GAMIR CASARES

Este texto consolidado no tiene valor jurídico.
Más información en info@boe.es