

Manual Construcción de Aeronaves por Aficionados

G-DAI-AFIS-02 1.1

AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD AÉREA

Cualquier copia impresa o en soporte informático, total o parcial de este documento se considera como copia no controlada y siempre debe ser contrastada con su versión vigente en la web.

La clasificación de este documento indica el nivel de seguridad para su tratamiento interno en AESA. Si el documento le ha llegado por los cauces legales, no tiene ningún efecto para usted.

www.seguridadaerea.gob.es

Índice

1.	OBJETO Y ALCANCE.....	3
2.	GENERAL	4
2.1	COMUNICACIONES	4
2.2	RESUMEN DEL PROCEDIMIENTO COMPLETO	4
3.	FASE I: AUTORIZACIÓN E INSPECCIÓN DE LA CONSTRUCCIÓN.....	5
3.1	INICIO DEL PROCESO	5
3.2	RECEPCIÓN DE LA SOLICITUD	5
3.3	EVALUACIÓN DE LA FASE I.....	6
3.4	NOTIFICACIÓN DEL DICTAMEN TÉCNICO AL INTERESADO	8
3.5	NOTIFICACIÓN DE CONSTRUCCIÓN DE LA AERONAVE COMO FAVORABLE	8
4.	FASE II: EMISIÓN DEL CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDAD PROVISIONAL	8
4.1	INICIO DEL PROCESO	8
4.2	EVALUACIÓN DE LA FASE II.....	8
4.3	NOTIFICACIÓN DEL DICTAMEN TÉCNICO AL INTERESADO	10
4.4	EMISIÓN	10
5.	FASE III: EMISIÓN DEL CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDAD RESTRINGIDO	10
5.1	INICIO DEL PROCESO	10
5.2	EVALUACIÓN DE LA FASE III.....	11
5.3	NOTIFICACIÓN DEL DICTAMEN TÉCNICO AL INTERESADO	12
5.4	EMISIÓN	12
6.	ACTIVIDADES POSTERIORES.....	13
6.1	GENERAL.....	13
6.2	RENOVACIÓN (POR CADUCIDAD).....	13
6.3	MODIFICACIONES	15
6.4	SUSPENSIÓN, REVOCACIÓN Y RENUNCIA	16
7.	AMPLIACIÓN TAREAS POTENCIAL/CALENDARIO DE OVERHAUL MOTOR/HÉLICE .	16
8.	DEFINICIONES.....	17
9.	LISTA DE ACRÓNIMOS	18

1. OBJETO Y ALCANCE

En el ámbito de la aeronavegabilidad inicial, AESA es la autoridad competente para la tramitación de los certificados de aeronavegabilidad provisionales y restringidos de las aeronaves no EASA construidas por aficionados, conforme a la Ley de Navegación Aérea y su normativa de implementación, la Orden de 31 de mayo de 1982 por la que se aprueba el Reglamento para la Construcción de Aeronaves por Aficionados (en adelante RCAA). Estas aeronaves están recogidas en el apartado c) del Anexo I del Reglamento (UE) 2018/1139.

Este documento tiene por objeto proporcionar una guía para tramitar las solicitudes de autorización e inspección de la construcción, y emisión de los certificados de aeronavegabilidad para aeronaves construidas por aficionados, excluidas del ámbito de aplicación del Reglamento (UE) 2018/1139, y que vayan a inscribirse en el Registro de Matrícula de Aeronaves español.

Igualmente, este manual proporciona asistencia al usuario en la tramitación de las posibles actividades de renovación, modificación, suspensión o revocación que pueden darse con posterioridad a la emisión de los certificados de aeronavegabilidad.

Pueden dirigir las consultas sobre este manual al siguiente buzón:

aficionados.aesa@seguridadaerea.es

2. GENERAL

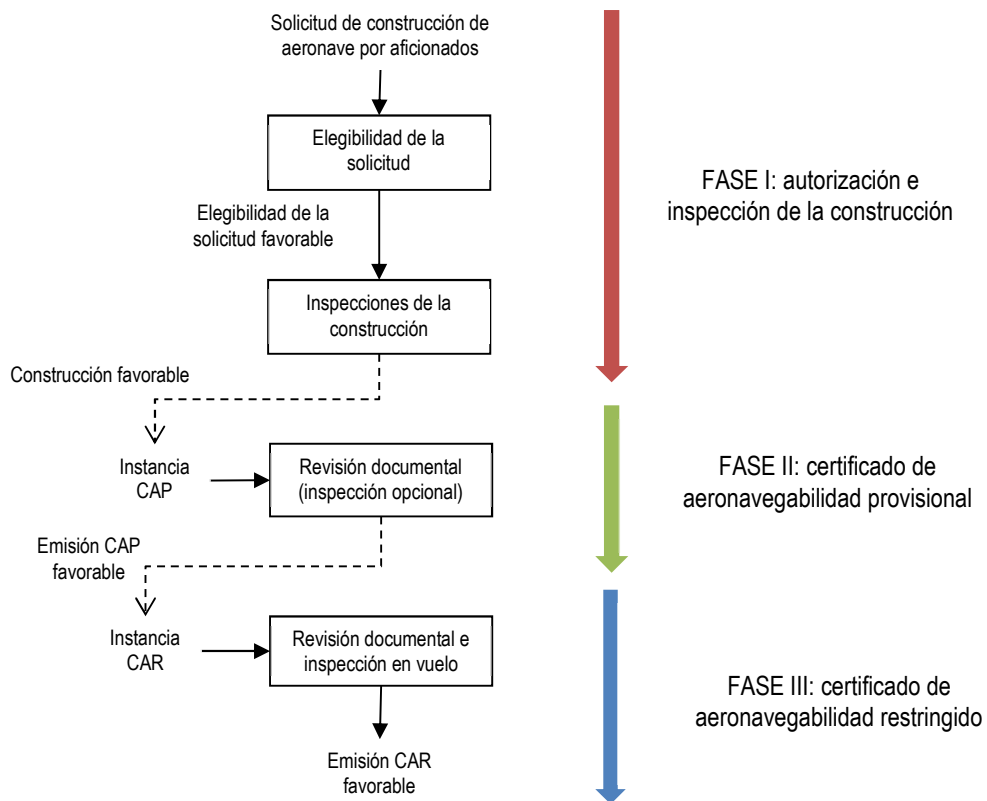
2.1 COMUNICACIONES

El solicitante deberá proveer los medios para que el procedimiento administrativo se desarrolle en la lengua castellana, de acuerdo al artículo 15 de la ley 39/2015. Es por ello que toda la documentación relativa al procedimiento deberá ser redactada en castellano o en las lenguas cooficiales, en aquellas CCAA que cuentan con ella.

Además, al considerarse la inspección documental e in situ parte del procedimiento, la comunicación oral y escrita con la autoridad debe poder producirse en los idiomas anteriores.

2.2 RESUMEN DEL PROCEDIMIENTO COMPLETO

El procedimiento de tramitación de la construcción de aeronaves por aficionados consta de tres fases, entendida cada fase como una actuación inspectora de supervisión independiente, y cada una finaliza con un dictamen técnico. La siguiente figura resume el proceso completo distinguiendo estas tres fases.



La Fase I se inicia cuando el constructor presenta su solicitud de construcción de aeronave por aficionados, de acuerdo al RCAA, y finaliza cuando se han realizado las inspecciones de construcción requeridas, incluyendo al menos las dos inspecciones obligatorias del RCAA. Al final de esta fase, la construcción propiamente dicha de la aeronave está finalizada, si bien es posible que aún no pueda considerarse aeronavegable por tener pendientes tareas de ajuste, puesta a punto, peso y centrado, pruebas en tierra o similares.

La Fase II se inicia cuando el constructor insta mediante escrito a la OSV supervisora para la tramitación del certificado de aeronavegabilidad provisional para las pruebas en vuelo y finaliza con la emisión del certificado

de aeronavegabilidad provisional, una vez se ha acreditado que cumple con los requisitos aplicables para iniciar las pruebas en vuelo.

La Fase III se inicia cuando el a través de certificado de aeronavegabilidad restringido tras las pruebas en vuelo y finaliza con la emisión del certificado de aeronavegabilidad restringido, una vez se ha acreditado que cumple con los requisitos aplicables para obtenerlo.

3. FASE I: AUTORIZACIÓN E INSPECCIÓN DE LA CONSTRUCCIÓN

3.1 INICIO DEL PROCESO

El solicitante deberá presentar en la DAI su solicitud de construcción de aeronave por aficionados, utilizando para ello el formato **F-DAI-AFIS-01**. La solicitud deberá estar completamente rellena y acompañada de la documentación requerida.

Las secciones del formato **F-DAI-AFIS-01** que aplican a esta fase van desde la sección A hasta la H1.

La designación del modelo de aeronave únicamente puede coincidir con la designación del fabricante si la construcción se realiza a partir de un kit distribuido por el propio fabricante y sin introducir ninguna modificación.

En caso contrario, la designación del modelo no podrá hacer referencia a dicho modelo ni al fabricante. Igualmente, en el caso de que la aeronave haya sido construida mediante un kit, pero se hayan realizado modificaciones, sólo podrá indicarse el nombre del fabricante del kit, si se aporta un certificado de no objeción por parte del fabricante del kit.

3.1.1 SELECCIÓN DEL MEDIO DE COMUNICACIÓN

El solicitante tiene la opción de presentar la solicitud bien telemáticamente https://sede.seguridadaaerea.gob.es/SEDE_AESA/LANG_CASTELLANO/TRAMITACIONES/SOLIC_GRAL/DESCRIPCION/ o bien en el registro de la unidad supervisora correspondiente.

Si el solicitante desea que la gestión del proceso se realice de manera telemática deberá rellenar el formato de solicitud de aceptación de cargos de gestión telemáticos F-DAI-AFIS-04B, para su posterior alta en el portal de administrados.

En el caso de las personas físicas, deberán autorizar que sus datos de identidad personal puedan ser consultados mediante el Sistema de Verificación de Datos, en los términos establecidos por el Real Decreto 522/2006, de 28 de abril, por el que se suprime la aportación de fotocopias de documento de identidad en los procedimientos administrativos de la Administración General del Estado y de sus organismos públicos.

De no dejar constancia del consentimiento para la consulta de los datos, deberá acompañarse fotocopia del Documento Nacional de Identidad.

3.1.2 A DÓNDE DIRIGIR LA SOLICITUD

La unidad encargada de tramitar la solicitud de construcción de aeronaves por aficionados será la unidad División de Aeronavegabilidad Inicial (DAI).

- a) a través de la sede electrónica de AESA, indicando que va dirigida a la División de Aeronavegabilidad Inicial.
- b) a través del registro físico de AESA, en su sede en Madrid o en cualquiera de las Oficinas de Seguridad en Vuelo.

3.2 RECEPCIÓN DE LA SOLICITUD

1. Si la solicitud no reúne los requisitos mínimos para iniciar el procedimiento administrativo (p.ej. objeto de la solicitud o solicitante claramente improcedente, falta de la acreditación de la representación para solicitar en nombre de otra persona física), se le requerirá al solicitante que la subsane. Si transcurrido el plazo concedido, la solicitud no es satisfactoriamente subsanada, se le dará por desistido.

2. Si la solicitud reúne las condiciones mínimas para iniciar el procedimiento administrativo, se procederá con la aceptación de la solicitud. Con esta aceptación, la DAI asignará la tramitación a la OSV correspondiente quien será responsable de continuar con la tramitación.
3. El Director de la OSV nombrará internamente al Funcionario Responsable, así como el nombramiento del equipo inspector, el cual será notificado al solicitante. El FRC es el responsable de determinar las actuaciones inspectoras que van a ser necesarias, organizarlas entre su equipo, y asegurar el cumplimiento con los trámites administrativos requeridos.
4. En el caso de que no haya sido entregada toda la documentación necesaria para la evaluación de la solicitud, así como en durante la misma, se realizará un Requerimiento de Documentación al solicitante indicando un plazo para la presentación de la misma. Transcurrido el plazo concedido sin la presentación de la documentación requerida, se propondrá la resolución del procedimiento denegando lo solicitado.

3.3 EVALUACIÓN DE LA FASE I

1. En base al plan de construcción presentado con la Solicitud, el equipo evaluador establecerá con el constructor las fechas probables para las inspecciones de supervisión de la construcción, así como la metodología que el constructor seguirá para informar periódicamente al equipo sobre el progreso de la construcción, siendo recomendable que todo el proceso esté documentado fotográficamente.

El Plan de construcción no deberá pasar de los 10 años e incluirá fechas probables de los estadios graduales de la construcción.

Una vez acordada la fecha o fechas para la realización de la inspección, el Jefe de la Unidad correspondiente emitirá la Comunicación de Inspección, mediante el formato **F-DSA-PGIA-10**, que se remitirá al solicitante, adjuntando el plan de auditoría correspondiente, que incluirán al menos las dos inspecciones obligatorias. Adicionalmente, antes del inicio de la construcción el equipo evaluador podrá solicitar una inspección adicional para evaluar la viabilidad del proyecto constructivo y comprobar el cumplimiento con la regla del 51%.

2. Con el acuerdo del equipo evaluador y tras una posible reunión/inspección previa, el constructor podrá iniciar el proceso de construcción.
3. Si durante el paso anterior se detectan incoherencias con respecto a la lista de tareas que el constructor iba a realizar según la solicitud (evaluación del porcentaje de la construcción a realizar por los constructores), el equipo analizará si, con la nueva información, se mantiene el cumplimiento con la regla del 51%, siguiendo el mismo criterio que en la solicitud. De no ser así, se le notificará la consiguiente deficiencia que podrá detener el procedimiento. En caso de duda, se podrá programar una inspección para evaluar dicha lista de tareas sobre los propios materiales, piezas y documentos de que dispone el constructor.
4. El equipo realizará el seguimiento de la construcción revisando los informes periódicos que el constructor le remita conforme al método de comunicación acordado, hasta que llegue el momento de realizar alguna de las inspecciones establecidas al inicio de la construcción. No obstante, el equipo podrá requerir inspecciones no previstas inicialmente si lo considera necesario. Durante el periodo de tiempo que el equipo evaluador queda a la espera de que la construcción alcance el progreso necesario para poder realizar una inspección requerida, se tendrá en cuenta lo siguiente:
 - c) Se notificará al constructor la correspondiente deficiencia que obliga a detener el procedimiento. El plazo que se conceda estará de acuerdo con el plan de construcción presentado, incluido un margen razonable.
 - d) Si transcurre el plazo concedido sin que la construcción haya alcanzado el progreso necesario para poder realizar la inspección requerida, el constructor podrá presentar (por propia iniciativa o, en su defecto, tras el aviso del equipo evaluador) un plan de construcción actualizado, con las nuevas fechas estimadas. Una vez evaluado por el equipo, se indicará el nuevo plazo concedido. Este paso se podrá repetir las veces que sean necesarias.

- e) Si el constructor no procede a actualizar adecuadamente su plan de construcción, ni es posible realizar la inspección requerida, o si decide desistir, se dará el procedimiento por caducado.
5. En la inspección de finalización de la construcción se realizará una pesada para comprobar que el peso declarado en la solicitud se corresponde con el peso real de la aeronave pudiendo aceptar una tolerancia del $\pm 5\%$.
- Las variaciones superiores al 5% respecto a la estimación inicial de pesos deberán justificarse adecuadamente.
- En caso de solicitarse la clasificación ULM, la MTOM no podrá superar las limitaciones establecidas en el RD 1591/1999. De igual modo, el peso en vacío deberá ser compatible con dichas limitaciones, de manera que ninguno de los valores siguientes resulte mayor a la MTOM:
- a) Monoplaza: peso en vacío + 70 kg + peso de la capacidad máxima de combustible
- b) Multiplaza: peso en vacío + 70 kg x núm. de plazas + 5 kg de combustible.
6. Todos los constructores deberán estar personalmente presentes durante la inspección, como prueba de su participación en la construcción y acreditación de que realmente tienen la consideración de constructores de la aeronave (primer párrafo del art. 19.1 y segundo párrafo del art. 20.1 del Reglamento de Inspección Aeronáutica). Se tendrá en cuenta:
- a) El constructor deberá permitir al personal de AESA que vaya a realizar las inspecciones el libre acceso a la aeronave cuando sea requerido para ello. No atender a este requisito supondrá la notificación formal de la denegación de la autorización, independientemente del proceso sancionador a que pudiera haber lugar.
- b) Cuando se requiera acceder al domicilio es imprescindible hacer constar en una diligencia el consentimiento del interesado para el acceso y la permanencia del equipo evaluador en su domicilio (art. 23.1 del Reglamento de Inspección Aeronáutica).
7. Una vez finalizada la inspección física, si existen constataciones procederá a emitir la correspondiente diligencia de actuación. Si no existen constataciones se pasará directamente a la Fase de Dictamen técnico.
8. Las construcciones autorizadas podrán modificarse durante el proceso de construcción siempre que se mantenga el cumplimiento con la normativa aplicable (de no ser así, se notificará al constructor la consiguiente deficiencia que detendrá el proceso). El constructor deberá informar de estos cambios al equipo. El equipo podrá requerir una inspección adicional no prevista inicialmente si lo considera necesario. En particular, se tendrá en cuenta:
- a) Los cambios más críticos en la aeronave (aparte de cumplir con la regla del 51%, ya comentado antes) son los que afectan a la configuración general que aparece en el plano tres vistas, el número de plazas, el peso en vacío, peso máximo al despegue, modelo de motor o hélice y la clasificación de la aeronave.
- b) Si se trata de un traslado a la demarcación de otra OSV, la OSV inicial podrá elegir entre continuar las inspecciones por sí misma o incorporar a su equipo personal de la nueva OSV para que continúe con las inspecciones. Si la construcción no se ha iniciado aún, se recomendará al constructor que desista de su solicitud y presente una nueva.
- c) Si hubiera más de un constructor, la baja de alguno/s de ellos es posible siempre que a la vez el/los constructor/es que quede/n inste/n a continuar con el procedimiento. Si no, el procedimiento concluirá por desistimiento.
- d) La incorporación de un tercero como nuevo constructor será posible siempre que lo solicite el constructor inicial (por tanto, tiene la consideración de interesado en el procedimiento) y aún quede trabajo de construcción de la aeronave por realizar (se podrá comprobar por inspección si se estima conveniente). De ser así, podrá considerarse constructor además de interesado.

3.4 NOTIFICACIÓN DEL DICTAMEN TÉCNICO AL INTERESADO

1. A la finalización completa del proceso de evaluación, se procederá al cierre de la actuación inspectora por el que el inspeccionado recibirá el Dictamen Técnico adjuntado el correspondiente informe técnico.
2. Si el Dictamen Técnico tiene discrepancias, el propio dictamen técnico vendrá con un plazo concedido para subsanarlas. En caso de solicitud de prórroga por parte del inspeccionado, ésta deberá ser solicitada antes de la finalización del plazo, e incluirá un plan alternativo de acciones correctoras. El equipo de evaluación será quien considere viable la extensión del plazo. En cualquier caso, el periodo de extensión adicional no deberá ser superior a tres meses salvo en excepcionales circunstancias.
3. Transcurrido el plazo concedido para el cierre de discrepancias indicadas en el Dictamen Técnico, el Funcionario Responsable procederá con la diligencia para determinar si se han subsanado (y procede emitir el certificado) o no (y procede denegararlo).

3.5 NOTIFICACIÓN DE CONSTRUCCIÓN DE LA AERONAVE COMO FAVORABLE

1. En el caso de subsanación de las deficiencias, el equipo evaluador propondrá al JDAI la construcción favorable. La DAI enviará comunicado de finalización de la construcción al interesado a través de oficio, y por lo tanto la aeronave es apta para proceder a la ejecución de la fase II.
2. El comunicado tendrá la referencia *yynnn-cccc*, donde *yynnn* corresponde al número asignado a la solicitud y *cccc* corresponde al número consecutivo de cuatro dígitos.

4. FASE II: EMISIÓN DEL CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDAD PROVISIONAL

4.1 INICIO DEL PROCESO

El administrado remitirá a la OSV supervisora un escrito instando al inicio de la Fase II – Emisión del Certificado de Aeronavegabilidad Provisional, junto con la información requerida en el formato de solicitud **F-DAI-AFIS-01**.

Las secciones del formato **F-DAI-AFIS-01** que aplican a esta fase van desde la sección A, B1, B2 (si aplica), F y H2.

4.2 EVALUACIÓN DE LA FASE II

1. El equipo evaluador verificará en primer lugar que la información requerida se ha presentado correctamente, en particular que:
 - a) El administrado es el constructor autorizado de la aeronave, lo que se acreditará documentalmente. La información requerida también puede ser remitida por un representante de aquel debidamente acreditado, a través de los correspondientes poderes de representación.
 - b) Todos los puntos mencionados en el apartado instrucciones del formato solicitud **F-DAI-AFIS-01** se han completado correctamente por el solicitante. Es particularmente importante que toda la información esté completa y que se aporte toda la documentación requerida.
 - c) La aeronave para la que solicita la emisión del certificado de aeronavegabilidad provisional corresponde a una aeronave de construcción por aficionados autorizada por AESA, excluida del Reglamento (UE) 2018/1139 por el Anexo I, y por tanto elegible para obtener un certificado de aeronavegabilidad no EASA.
 - d) Para la emisión de un certificado de aeronavegabilidad provisional de una aeronave de construcción por aficionados se requiere que se haya notificado como construcción favorable el procedimiento relativo a la autorización de la construcción (Fase I).
2. El equipo evaluador comprobará la validez de la documentación aportada, utilizando el propio formato solicitud como lista de comprobación. La documentación presentada, además de estar completa y ser válida, debe avalar el tipo de requerimiento solicitado por el administrado.

3. A petición de la OSV, la DAI comunicará la matrícula de prueba que le será otorgada a la aeronave en la fase de emisión del CAP. Con el fin de que el administrado pueda adaptar su aeronave convenientemente para la inspección física. En caso de que el administrado desee instalar matrícula reducida, lo podrá solicitar a la DAEA, ver Guía de Información al Usuario A-DSM-MTR-01 en la Web de AESA.
4. En cualquier caso, el solicitante deberá aportar:
 - a) Copia del documento con los resultados de las tareas de ajuste, puesta a punto, peso y centrado, pruebas en tierra o similares, con resultado satisfactorio.
 - b) Póliza o certificado de seguro en vigor, conforme a la legislación vigente.
 - c) Propuesta de programa de pruebas en vuelo, así como la metodología que el constructor va a seguir para informar periódicamente al equipo sobre el progreso de las pruebas en vuelo y el programa de mantenimiento propuesto siguiendo para ello la guía **G-DAI-AFIS-03 Guía Programa de Mantenimiento Construcción por Aficionados**. El programa de pruebas en vuelo deberá ajustarse a las características de la aeronave y a la clasificación y prestación técnica solicitadas por el constructor.
 - d) Propuesta del piloto de pruebas que posea la habilitación correspondiente al tipo de aeronave de que se trate y tener al menos 200 horas de vuelo en ese tipo de modelo o similar.
5. En paralelo con lo que se expone en este Manual, para aquellos vuelos bajo Certificado de Aeronavegabilidad Provisional, que se pretendan llevar a cabo en espacio aéreo controlado, se deberá solicitar previamente a ENAIRE la aprobación del plan de vuelo, indicando la opción “vuelos de prueba”. La solicitud a ENAIRE se realizará telemáticamente a través del siguiente link:
[\(https://planea.enaire.es/\)](https://planea.enaire.es/)
6. El equipo evaluador confirmará al solicitante si es necesario realizar la inspección, considerando:
 - a) El tiempo transcurrido desde la última inspección realizada durante la Fase I, las tareas de ajuste, puesta a punto, peso y centrado, pruebas en tierra o similares realizadas durante este periodo y las posibles carencias que se puedan encontrar en la documentación presentada.
 - b) Si se han introducido modificaciones en la aeronave, con posterioridad a la autorización, que podrían tener efecto en los futuros resultados de las pruebas en vuelo requeridas por el RCAA (art. 17).
7. Si se ha requerido, el equipo evaluador acordará con el constructor la fecha para la presentación de la aeronave a la Autoridad para su inspección.
8. En caso de requerirse, el equipo evaluador procederá a la inspección física de la aeronave. Se tendrá en cuenta:
 - a) Se acordará la fecha o fechas para la realización de la inspección, el Jefe de la Unidad correspondiente emitirá la Comunicación de Inspección, mediante el formato **F-DSA-PGIA-10**, que se remitirá al solicitante, adjuntando el plan de auditoría correspondiente. Asimismo, el Jefe de la Unidad correspondiente firmará la correspondiente Orden de Actuación.
 - b) El solicitante deberá permitir al personal de AESA que vaya a realizar las inspecciones el libre acceso a la aeronave cuando sea requerido para ello. No atender a este requisito supondrá la notificación formal de la denegación del certificado de aeronavegabilidad, independientemente del proceso sancionador a que pudiera haber lugar.
 - c) El equipo evaluador realizará la inspección física. Se tendrá en cuenta que el objetivo específico de la inspección es determinar si la aeronave es conforme al diseño autorizado por AESA (tomando como referencia la autorización) y está en condiciones de operar con seguridad.
 - d) Se realizarán las pruebas en tierra ante el equipo evaluador, según la selección de las pruebas a realizar que haya determinado el equipo evaluador.

- e) Una vez finalizada la inspección física, si existen constataciones procederá a emitir la correspondiente diligencia de actuación acompañada de la Parte 4 del informe técnico. Si no existen constataciones se pasará directamente a la Fase de Dictamen técnico.
9. El equipo evaluador determinará qué condiciones, restricciones o limitaciones aplican a la aeronave, para su notificación al solicitante como parte de la comunicación de discrepancias. Si bien no impiden la emisión del certificado de aeronavegabilidad solicitado, se deben referenciar en el certificado de aeronavegabilidad.

4.3 NOTIFICACIÓN DEL DICTAMEN TÉCNICO AL INTERESADO

1. A la finalización completa del proceso de evaluación, se procederá al cierre de la actuación inspectora por el que el inspeccionado recibirá el Dictamen Técnico adjuntado el correspondiente informe técnico.
2. Si el Dictamen Técnico tiene discrepancias, el propio dictamen técnico vendrá con un plazo concedido para subsanarlas. En caso de solicitud de prórroga por parte del inspeccionado, ésta deberá ser solicitada antes de la finalización del plazo, e incluirá un plan alternativo de acciones correctoras. El equipo de evaluación será quien considere viable la extensión del plazo. En cualquier caso, el periodo de extensión adicional no deberá ser superior a tres meses salvo en excepcionales circunstancias.
3. Transcurrido el plazo concedido para el cierre de discrepancias indicadas en el Dictamen Técnico, el Funcionario Responsable procederá con la diligencia para determinar si se han subsanado (y procede emitir el certificado) o no (y procede denegarlo).

4.4 EMISIÓN

1. En el caso de subsanación de las deficiencias, el equipo evaluador propondrá al JDAI la emisión del Certificado Provisional. Se utilizará el informe técnico, parte 5, más la diligencia de subsanación para la recomendación del certificado correspondiente. El certificado de aeronavegabilidad propuesto incluirá, si procede, las condiciones, restricciones y limitaciones que se hayan considerado pertinentes, en particular el piloto y campo de vuelo o aeródromo autorizados.

La emisión del certificado de aeronavegabilidad provisional se debe realizar en el formato **F-DAI-AFIS-10 al que le acompañará el F-DAI-AFIS-22 Certificado de Revisión CAP**. Su validez será de doce meses e incluirá, si procede, las condiciones, restricciones y limitaciones que se hayan considerado pertinentes, en particular el piloto y campo de vuelo o aeródromo autorizados.

Dado el carácter provisional de este certificado, no se emitirá licencia de estación de aeronave, hojas de características o programa de mantenimiento, debiendo estar contenida la información relevante en la documentación presentada por el constructor. Las horas de vuelo realizadas deberán tenerse en cuenta en el cuaderno de aeronave una vez se abra.

2. La DAI procederá a notificar al solicitante mediante oficio la finalización de esta fase, adjuntado el formato certificado de aeronavegabilidad provisional, **F-DAI-AFIS-10** junto con el de Resolución de Matrícula de Prueba **F-DAI-MPRU-02**.

5. FASE III: EMISIÓN DEL CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDAD RESTRINGIDO

5.1 INICIO DEL PROCESO

El administrado remitirá a la OSV supervisora un escrito instando al inicio de la Fase III – Emisión del Certificado de Aeronavegabilidad Restringido, junto con la información requerida en el formato de Solicitud **F-DAI-AFIS-01**.

Las secciones del formato **F-DAI-AFIS-01** que aplican a esta fase van desde la sección A, B1, B2 (si aplica), F y H3.

Además, el propietario deberá también iniciar la solicitud de matriculación de aeronave al Registro de Matrículas de Aeronaves RMA. Ya que la matrícula de prueba no es válida para obtener el CAR.

5.2 EVALUACIÓN DE LA FASE III

1. El equipo evaluador verificará en primer lugar que la información requerida se ha presentado correctamente, en particular que:
 - a) El administrado es el titular registral de la aeronave, lo que se acreditará documentalmente. La información requerida también puede ser remitida por un representante de aquel debidamente acreditado, a través de los correspondientes poderes de representación.
 - b) Todos los puntos mencionados en el formato de solicitud **F-DAI-AFIS-01** se han completado correctamente por el solicitante. Es particularmente importante que toda la información esté completa y que se aporte toda la documentación requerida.
 - c) La aeronave para la que solicita la emisión del certificado de aeronavegabilidad restringido corresponde a una aeronave de construcción por aficionados autorizada por AESA, excluida del Reglamento (UE) 2018/1139 por el Anexo I, y por tanto elegible para obtener un certificado de aeronavegabilidad no EASA.
 - d) Para la emisión de un certificado de aeronavegabilidad restringido de una aeronave de construcción por aficionados se requiere que se haya emitido previamente el certificado de aeronavegabilidad provisional para realizar las pruebas en vuelo (Fase II).
2. El equipo evaluador comprobará la validez de la documentación aportada. La documentación presentada, además de estar completa y ser válida, debe avalar el tipo de requerimiento solicitado por el administrado.

Una vez el equipo evaluador haya determinado que la información requerida cumple con los requisitos anteriores, el equipo preparará al DOSV el informe unificado para la matriculación, que se remitirá por correo al RMA. A la vez, se le notificará al constructor como deficiencia la falta de matrícula, indicándole que deberá presentar su solicitud al RMA, si no lo ha hecho aún.

3. El equipo evaluador acordará con el constructor la fecha para la presentación de la aeronave a la Autoridad para su inspección. El Jefe de la Unidad correspondiente emitirá la Comunicación de Inspección, mediante el formato **F-DSA-PGIA-10**, que se remitirá al solicitante, adjuntando el plan de auditoría correspondiente. Asimismo, el Jefe de la Unidad correspondiente firmará la correspondiente Orden de Actuación.
4. Previamente a la inspección, el solicitante deberá haber aportado:
 - a) La asignación de matrícula por parte del RMA, si no la tuviera antes.
 - b) En caso de que la aeronave disponga de matrícula reducida, se deberá coordinar con la DAEA. El constructor solicitará la matrícula reducida a la DAEA indicando expresamente que se trata de aeronave construcción por aficionados.
 - c) Copia del documento con los resultados de las pruebas en vuelo, con resultado satisfactorio.
 - d) Póliza o certificado de seguro en vigor, conforme a la legislación vigente.
 - e) Propuesta de licencia de estación de aeronave y, si no es ULM, propuesta de hojas de características, junto con una declaración suya confirmando que los documentos propuestos son correctos y que los equipos funcionan satisfactoriamente.
5. El equipo evaluador procederá a la inspección física de la aeronave. Se tendrá en cuenta:
 - a) El solicitante deberá permitir al personal de AESA que vaya a realizar las inspecciones el libre acceso a la aeronave cuando sea requerido para ello. No atender a este requisito supondrá la notificación formal de la denegación del certificado de aeronavegabilidad, independientemente del proceso sancionador a que pudiera haber lugar.

- b) Se tendrá en cuenta que el objetivo específico de la inspección es determinar si la aeronave es conforme al diseño autorizado por AESA (tomando como referencia la autorización) y está en condiciones de operar con seguridad.
 - c) Se comprobará que la aeronave cumple con el Real Decreto 384/2015, por el que se aprueba el reglamento de matriculación de aeronaves civiles.
Asimismo, se comprobará cumplimiento con los requisitos de 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.
 - d) Se realizarán las pruebas en vuelo ante el equipo evaluador, según la selección de las pruebas a realizar que haya determinado el equipo evaluador.
 - e) Una vez finalizada la inspección física, si existen constataciones procederá a emitir la correspondiente diligencia de actuación acompañada de la Parte 4 del informe técnico. Si no existen constataciones se pasará directamente a la Fase de Dictamen técnico.
6. El equipo evaluador determinará qué condiciones, restricciones o limitaciones aplican a la aeronave, para su notificación al solicitante como parte de la comunicación de discrepancias. Si bien no impiden la emisión del certificado de aeronavegabilidad solicitado, se deben referenciar en el certificado de aeronavegabilidad.

5.3 NOTIFICACIÓN DEL DICTAMEN TÉCNICO AL INTERESADO

1. A la finalización completa del proceso de evaluación, se procederá al cierre de la actuación inspectora por el que el inspeccionado recibirá el Dictamen Técnico adjuntado el correspondiente informe técnico.
2. Si el Dictamen Técnico tiene discrepancias, el propio dictamen técnico vendrá con un plazo concedido para subsanarlas. En caso de solicitud de prórroga por parte del inspeccionado, ésta deberá ser solicitada antes de la finalización del plazo, e incluirá un plan alternativo de acciones correctoras. El equipo de evaluación será quien considere viable la extensión del plazo. En cualquier caso, el periodo de extensión adicional no deberá ser superior a tres meses salvo en excepcionales circunstancias.
3. Transcurrido el plazo concedido para el cierre de discrepancias indicadas en el Dictamen Técnico, el Funcionario Responsable procederá con la diligencia para determinar si se han subsanado (y procede emitir el certificado) o no (y procede denegararlo).

5.4 EMISIÓN

1. A la finalización de la investigación anterior, procederá la resolución del procedimiento, para lo que la OSV transmitirá al JDAI, justificante del pago de la tasa, el Dictamen Técnico y, en su caso, la diligencia de subsanación de deficiencias.
2. En el caso de subsanación de las deficiencias, el equipo evaluador propondrá al JDAI la emisión del certificado de aeronavegabilidad solicitado. Se utilizará el informe técnico, parte 5, más la diligencia de subsanación para la recomendación del certificado correspondiente. El certificado de aeronavegabilidad propuesto incluirá, si procede, las condiciones, restricciones y limitaciones que se hayan considerado pertinentes. En particular, se tendrá en cuenta:
 - a) Las aeronaves se clasificarán en la categoría “Privado (3)” y prestación técnica “Especial”.
 - b) Se especificará la clasificación “ULM” cuando proceda, según el peso (ver apartado Definiciones).
 - c) Se indicará en el campo “Ejemplar nº” el número consecutivo siguiente al del certificado de aeronavegabilidad provisional anterior.
3. La emisión del Certificado de Aeronavegabilidad Restringido se debe realizar en el formato **F-DAI-AFIS-11**. También se emitirá junto a éste el formato **F-DAI-AFIS-18** Resolución Positiva y el formato **F-DAI-AFIS-21** Certificado Revisión Aeronavegabilidad AFIS Emitido por AESA.

El equipo habrá preparado al DOSV los documentos anexos: hojas de características (formato **F-DAI-AFIS-14**), si no es ULM, la licencia de estación de aeronave (formato **F-DAI-AFIS-13**), si lleva equipos que lo requieran, y el programa de mantenimiento (formato **F-DAI-AFIS-12**).

4. La DAI procederá a notificar al solicitante la emisión electrónica del certificado de aeronavegabilidad restringido una vez firmado. Igualmente, procederá a entregar al solicitante los documentos anexos.
5. La emisión del certificado de aeronavegabilidad restringido se debe realizar en formato electrónico a través de SIPA. La validez del certificado será ilimitada siempre y cuando el propietario lleve a cabo las revisiones cada dos años o 200 horas de vuelo marcadas por el Reglamento de Construcción por Aficionados.

6. ACTIVIDADES POSTERIORES

6.1 GENERAL

Los certificados de aeronavegabilidad de las aeronaves construidas por aficionados pueden ser modificados, renovados o suspendidos. Las actividades posteriores a la emisión del certificado de aeronavegabilidad siguen rigiéndose por la Orden de 31 de mayo de 1982.

En caso de que la aeronave cambie de titular registral, permaneciendo en el Registro de Matrícula de Aeronaves español, el certificado de aeronavegabilidad se transfiere con la aeronave, no siendo necesaria la emisión de un nuevo certificado.

6.2 RENOVACIÓN (POR CADUCIDAD)

Será necesaria la renovación cuando el certificado haya llegado o vaya a llegar al final de su periodo de validez (caducidad).

La renovación producirá una extensión de la validez del certificado por un periodo igual al de la emisión inicial.

6.2.1 RENOVACIÓN DEL CDA PROVISIONAL

La renovación del certificado de aeronavegabilidad provisional deberá solicitarse en la misma OSV a cargo de la emisión inicial. Para ello, el interesado remitirá el formato **F-DAI-AFIS-01** a la OSV supervisora, aportando la documentación correspondiente. La solicitud debería presentarse al menos 30 días antes de la fecha de caducidad, con el fin de poder evaluar con antelación la renovación solicitada.

Este requerimiento se tramitará conforme a los pasos aplicables de la Fase II.

En relación al certificado de aeronavegabilidad provisional, se tendrán en cuenta además los resultados de las pruebas en vuelo realizadas hasta ese momento.

La renovación se llevará a cabo a través del formato **F-DAI-AFIS-22 Certificado de Revisión CAP** que deberá acompañar al **F-DAI-AFIS-10 Certificado de Aeronavegabilidad Provisional**. El inicio del nuevo periodo será la fecha de resolución del procedimiento o la del final del periodo de validez anterior, lo que más tarde ocurra.

6.2.2 RENOVACIÓN DECLARATIVA DEL CDA RESTRINGIDO

El propietario de la aeronave, mediante declaración (formato **F-DAI-AFIS-20**), certificará que su aeronave sigue mostrando conformidad con el diseño autorizado por AESA y cumpliendo con los requisitos aplicables para el mantenimiento de la aeronavegabilidad (programa de mantenimiento aprobado, directivas de aeronavegabilidad aplicables, etc.) y está en condiciones de operar con seguridad.

El propietario de la aeronave deberá enviar el formato declarativo de renovación a la División de Aeronavegabilidad Inicial (DAI) mediante una de las dos siguientes opciones:

- a través de la sede electrónica de AESA, indicando que va dirigida a la División de Aeronavegabilidad Inicial.

- a través del siguiente buzón: aficionados.aesa@seguridadaerea.es
- a través del registro físico de AESA, en su sede en Madrid o en cualquiera de las Oficinas de Seguridad en Vuelo.

AESA se reserva el derecho de revisar que el formato declarativo está cumplimentado correctamente y de comunicarse con el administrado en caso de detectar errores que deban ser subsanados por el propietario.

Dicha renovación no exime al propietario el deber de libre acceso a la aeronave a AESA para que se realicen las inspecciones que se considere oportuno.

De forma transitoria para los casos de los CAR emitidos con anterioridad a este procedimiento:

- a) Seguirá valiendo la última revisión firmada por la autoridad en el reverso del CAR y hasta la fecha u horas en ella indicada.
- b) Llegado el fin de su validez, las siguientes renovaciones deberán ser realizadas mediante declaración por los constructores conforme lo indicado en el Manual.

La renovación podrá realizarse desde 30 días antes de la finalización de la validez de la misma y antes de que hayan transcurrido 2 años desde la caducidad del Certificado. En caso de que hayan pasado más de dos años tras la fecha de validez del CAR, la renovación por declaración no podrá realizarse y deberá de solicitarse la renovación a AESA siguiendo el procedimiento indicado en el punto 5.2.3.

Asimismo, cuando la renovación la haga el propietario mediante certificado declarativo, la nueva validez del CAR se computará tomando como referencia el límite de caducidad inicial. En caso de realizarla AESA, la validez la determinará la fecha de emisión del F-DAI-AFIS-21 siguiendo el procedimiento indicado en el punto 5.2.3.

La validez del CAR queda supeditada a la conservación de todos los certificados de renovación efectuados hasta la fecha, incluye los F-DAI-AFIS-20 sin son certificados de renovación declarativos por el propietario o F-DAI-AFIS-21 si son certificados de renovación emitidos por AESA, siendo este último aplicable al haber estado la aeronave más de dos años con el CAR caducado o siendo emisión de un nuevo CAR.

En el caso de que la aeronave sea transferida a un nuevo propietario, el último F-DAI-AFIS-20 emitido por el anterior propietario perderá su validez. Por lo tanto, una vez modificado el registro de propiedad, se deberá emitir un nuevo F-DAI-AFIS-20 por el nuevo propietario y enviarlo a la DAI de la manera descrita en este apartado.

6.2.3 RENOVACIÓN DEL CDA RESTRINGIDO CUANDO LLEVA CADUCADO MÁS DE 2 AÑOS

En caso de que la fecha de caducidad del certificado de aeronavegabilidad haya pasado 2 años, no se podrá presentar el formato declarativo F-DAI-AFIS-20. En su defecto, tendrá que presentarse el formato de solicitud **F-DAI-AFIS-01** a la OSV supervisora, completando los datos que apliquen, desde la sección A, B1, B2 (si aplica), E, F y H3.

El FRC comunicará al solicitante si planea llevar a cabo una inspección física de la aeronave.

Una vez que la OSV supervisora haya evaluado satisfactoriamente tanto los puntos aplicables de la solicitud, como de la inspección física, se emitirá por correo electrónico notificado el certificado de renovación F-DAI-AFIS-21.

El inicio del nuevo periodo de validez será la fecha de resolución del procedimiento (independientemente de la fecha del final del periodo de validez anterior).

La validez del CAR queda supeditada a la conservación de todos los certificados de renovación efectuados hasta la fecha, incluye los certificados de renovación declarativa por el propietario, formato F-DAI-AFIS-20, o los certificados de renovación emitidos por AESA, formato F-DAI-AFIS-21. AESA realizará la renovación

cuando se aplicable, al haber estado la aeronave más de dos años con el CAR caducado o siendo emisión de un nuevo CAR.

6.3 MODIFICACIONES

6.3.1 GENERAL

Posterior a la emisión del certificado de aeronavegabilidad, el propietario de la aeronave podrá solicitar introducir modificaciones en el modelo aprobado. Para ello, remitirá a la OSV supervisora el formato **F-DAI-AFIS-01** completando los datos que apliquen.

Estas solicitudes tendrán la consideración de renovación del certificado de aeronavegabilidad y para su tramitación se seguirá el procedimiento general para la propia emisión del certificado, pero considerando sólo los puntos que se vean afectados por la modificación.

El inicio del nuevo periodo de validez será la fecha de resolución del procedimiento (independientemente de la fecha del final del periodo de validez anterior).

El certificado de aeronavegabilidad de la aeronave previamente emitido perderá su validez (suspensión) por la introducción de modificaciones que afecten a la configuración general de la aeronave o cuando se solicite el cambio en la clasificación (de "ULM" a "No ULM" o viceversa).

6.3.2 MODIFICACIÓN DEL CDA RESTRINGIDO

En los certificados de aeronavegabilidad restringidos, cuando los resultados de las pruebas en vuelo requeridas por el RCAA (Art. 17) puedan verse afectados por las modificaciones introducidas o por el cambio en la clasificación de la aeronave, será necesaria además la repetición satisfactoria de dichas pruebas de vuelo.

Para ello, se seguirán los pasos aplicables de la Fase II, debiendo presentar el solicitante un plan de pruebas en vuelo aceptable, cuyos resultados serán evaluados por el equipo. Estos vuelos podrán realizarse bajo su propio certificado de aeronavegabilidad restringido siempre que no haya perdido su validez. En caso contrario, se requerirá la emisión de una autorización de vuelo de acuerdo a la **G-DAI-CANO-03**.

Las modificaciones de los documentos anexos al CAR (licencia de estación, hojas de características y programa de mantenimiento) que no impliquen modificar el propio certificado se realizarán a través de la OSV que corresponda al estacionamiento habitual de la aeronave. El interesado lo solicitará y justificará debidamente su procedencia, aunque no será necesario el inicio de un procedimiento administrativo.

La DAI emitirá, cuando corresponda el nuevo F-DAI-AFIS-11, Certificado de Aeronavegabilidad Restringido, junto con el F-DAI-AFIS-21, Certificado Revisión Aeronavegabilidad AFIS Emitido por AESA.

Como regla general, se inspeccionará físicamente la aeronave en cada modificación.

6.3.3 MODIFICACIÓN DEL CDA PROVISIONAL

En los certificados de aeronavegabilidad provisionales, cuando sólo se requiera modificar las limitaciones aplicables: piloto y/o campo de vuelo o aeródromo autorizados para las pruebas en vuelo, será aceptable tramitar exclusivamente estas solicitudes de forma documental siempre que no haya transcurrido más de seis meses desde la última inspección física.

En relación al certificado de aeronavegabilidad provisional, se tendrán en cuenta los resultados de las pruebas en vuelo realizadas hasta ese momento.

La renovación quedará anotada por el propio Funcionario Responsable en el dorso del certificado. Cuando se agoten las casillas disponibles para la renovación, se imprimirá un nuevo reverso, el cual se grapará al certificado de aeronavegabilidad inicial.

Sólo se emitirá un nuevo CAR si se requieren cambiar los datos del anverso (p.ej. cambio en la clasificación), en cuyo caso se procederá a la retirada del anterior y a la emisión del nuevo certificado por el JDAI.

Como regla general, se inspeccionará físicamente la aeronave en cada modificación.

6.4 SUSPENSIÓN, REVOCACIÓN Y RENUNCIA

El procedimiento se inicia en el momento que alguna unidad de AESA disponga de evidencias de que no se han cumplido las condiciones establecidas para el mantenimiento de la validez del Certificado de Aeronavegabilidad. La Unidad correspondiente seguirá lo establecido en el **capítulo 14 del PGIA** (Suspensión, limitación y revocación de licencias, certificados, autorizaciones o aprobaciones).

Finalmente, si se trata de una baja en el RMA, o si el titular renunciara al certificado, no será necesario iniciar el procedimiento, pero la Unidad correspondiente le reclamará al titular la devolución del certificado si este se emitió por medios convencionales o se procederá a su anulación informática si se emitió con firma electrónica. Se actuará de igual manera si, una vez iniciado el procedimiento, la aeronave no conservara la misma matrícula o el titular renunciará al certificado, dándose en este caso por finalizado el procedimiento.

El incumplimiento de la obligación de devolver el certificado, dará lugar al correspondiente expediente sancionador según la Ley 21/2003. En este caso, se dará la máxima publicidad a la suspensión o revocación del certificado: página web de AESA, etc.

En el caso de que proceda, la Unidad correspondiente levantará la suspensión. Para ello, si el certificado se emitió con firma electrónica, se procederá a su reactivación informática en el SIPA y si el certificado se emitió por medios convencionales, se emitiría electrónicamente en el SIPA, si fuera posible o en caso contrario se emitiría uno nuevo por medios convencionales.

7. AMPLIACIÓN TAREAS POTENCIAL/CALENDARIO DE OVERHAUL MOTOR/HÉLICE

Se podrán realizar ampliaciones de las tareas de overhaul de motor/hélice siguiendo las instrucciones indicadas en la guía **G-DAI-AFIS-03 Guía programa de mantenimiento construcción por aficionados**.

8. DEFINICIONES

Constatación: Posibles discrepancias en fases previas a la emisión del Dictamen Técnico o del Acta de Inspección. Una constatación puede consistir, por tanto, en una mera descripción de una situación objetiva sin más categorización.

Solicitante: Se utilizará este término genérico para referir tanto a personas como a organizaciones durante los procesos en los que estas han solicitado la emisión de certificados, licencias, autorizaciones y aprobaciones.

Interesado: Se utilizará este término en los procesos de inspección de oficio para referirse a la persona u organización inspeccionada.

Funcionario Responsable Coordinador (FRC): Es el funcionario responsable que dirige, supervisa, y coordina un Equipo de Actuación. Podrá ser Personal Actuario o no (es decir, podrá estar presente en las actuaciones materiales de inspección o no), aunque se recomienda que siempre que sea posible esté presente en las actuaciones materiales. Será el encargado de firmar el Dictamen Técnico y/o el Acta de Inspección correspondiente a dicha actuación. El Equipo de evaluación tendrá un FRC, del que podrán depender otros FRC de cada una de las actuaciones materiales en las que pueda subdividirse la evaluación.

Personal actuario (ACT): A efectos de este procedimiento el personal actuario será personal funcionario de AESA y cumplirá los requisitos de formación y competencia establecidos para el perfil de personal de revisión de la aeronavegabilidad.

Equipo de Evaluación: Para el caso de emisión/modificación de certificados, licencias, autorizaciones y aprobaciones, será el conjunto de personas que participa en la evaluación completa de todos los ámbitos del solicitante/interesado. Podrán formar parte del Equipo de Evaluación varios Equipos de Actuación.

Aeronaves de Estructura Ultraligera (ULM): Según el Real Decreto 2876/1982 modificado por el Real Decreto 1591/1999, se consideran aeronaves de estructura ultraligera a los aeroplanos con una velocidad de pérdida cuantificable o una velocidad constante mínima en configuración de aterrizaje no superior a 35 nudos de velocidad calibrada (CAS), y a los helicópteros y autogiros que tengan como máximo dos plazas y una masa máxima de despegue (MTOM) no superior a:

	Aeroplanos/ helicópteros/ paracaídas con motor/planeadores con motor	Avioneta anfibia o hidroavión/helicóptero
Monoplaza	300 kg MTOM	30 kg MTOM adicionales
Biplaza	450 kg MTOM	45 kg MTOM adicionales

Cuando una avioneta anfibia o un hidroavión/helicóptero opere como hidroavión/helicóptero y como avión terrestre/helicóptero, deberá estar por debajo del límite de MTOM aplicable.

Modificación de aeronave que requiera aprobación de AESA: Es aquella 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.

9. LISTA DE ACRÓNIMOS

ACRÓNIMO	DESCRIPCIÓN
AESA	Agencia Estatal de Seguridad Aérea
CAP	Certificado de Aeronavegabilidad Provisional
CAR	Certificado de Aeronavegabilidad Restringido
CDA	Certificado de Aeronavegabilidad
DAI	División de Aeronavegabilidad Inicial
DAEA	División de Aprobaciones y Estandarización de Aeronavegabilidad
DOSV	Director de Oficina de Seguridad en Vuelo
DSA	Dirección/Director de Seguridad de Aeronaves
EASA	European Aviation Safety Agency
FRC	Funcionario Responsable Coordinador
IC	Instrucción Circular
JDAI	Jefe de la División de Aeronavegabilidad Inicial
LNA	Ley sobre Navegación Aérea
LSA	Ley de Seguridad Aérea
OACI	Organización de Aviación Civil Internacional
OSV	Oficina de Seguridad en Vuelo
PGIA	Procedimiento General de Inspección Aeronáutica
RCAA	Reglamento para la Construcción de Aeronaves por Aficionados
RD	Real Decreto
RMA	Registro de Matrícula de Aeronaves
SIPA	Sistema Integrado de Procesos Aeronáuticos
ULM	Aeronave Ultraligera Motorizada