

# Nuevas alturas de vuelo

16 de febrero de 2023



División de Seguridad

En enero ha entrado en vigor la nueva regulación sobre aeronaves motorizadas ultraligeras. Se introducen cambios relevantes, siendo el principal el aumento de la altitud máxima de operación hasta 4.000 m.

El 9 de enero de 2023 entró en vigor el Real Decreto 765/2022, de 20 de septiembre, por el que se regula el uso de aeronaves motorizadas ligeras (ULM). Esta norma introduce dos modificaciones relevantes:

1. Se amplía la consideración de ULM para incluir aviones, helicópteros y autogiros de hasta 600 kg de MTOM (650 kg en el caso de hidroaviones o aviones anfibios).
2. Se amplía el límite de vuelo de los ULM hasta una altitud máxima de 3.000 metros (10.000 ft) AMSL (respecto al nivel medio del mar), pudiendo operar hasta 4.000 metros (13.000 ft) AMSL durante 30 minutos como máximo a lo largo del vuelo (siendo éste un cambio de gran envergadura respecto a la situación previa, que limitaba la altura a 300 metros AGL).

Esta última modificación también aplica a otros usuarios del espacio aéreo como parapentes o alas delta, con la excepción de los planeadores, cuya operación está sujeta a la normativa de la Unión Europea y nacional de aplicación.

Se mantiene para todos ellos la prohibición de operar dentro de los espacios aéreos controlados, restringidos, prohibidos, así como sobre zonas peligrosas activadas, zonas urbanas y aglomeraciones de personas. Es decir, la nueva normativa no supone cambio alguno en los procedimientos que se aplican en las dependencias al no modificarse la prohibición de operar en espacio aéreo controlado y mantenerse tanto las estructuras de espacio aéreo actuales (pasillos VFR) como las cartas operacionales para la operación de aeronaves ULM vigentes.

## Riesgos operacionales

Sin embargo, la ampliación del límite de vuelo de los ULM, que también aplica al vuelo libre en general (incluyendo trajes aéreos utilizados para planear) aumenta la probabilidad del riesgo de presencia de este tipo de vuelos en espacio aéreo controlado, especialmente en las dependencias cuyas áreas de responsabilidad estén próximas o por debajo de los nuevos límites de operación establecidos (4000 m AMSL).



[Real Decreto 765/2022](#)

Por este motivo, es necesario extremar la **precaución**, con el objeto de evitar o resolver situaciones peligrosas para ese vuelo y para el resto de los usuarios. En relación con ello, se recuerda que la consideración del tipo de aeronave como ULM, por parte del controlador aéreo, será conforme a la información que aparezca reflejada en el Plan de Vuelo presentado.

### Medidas de seguridad

La principal barrera para evitar la presencia de ULM en espacio aéreo controlado es el cumplimiento de la normativa vigente por parte de los usuarios. Es, por tanto, prioritario, que sepan si su aeronave o forma de vuelo está afectada por el citado Real Decreto 765/2022 prestando especial atención a los nuevos límites de altitud y el espacio en el que aplican. Para reforzar este conocimiento, AESA y ENAIRE han elaborado un **tríptico con finalidad divulgativa** que facilita la información esencial. Este tríptico se ha publicado en las páginas web de AESA y ENAIRE y a través de redes sociales, y se ha difundido a usuarios y organizaciones implicadas o afectadas directa o indirectamente por los cambios.

Sumado a lo anterior, el propio real decreto fijó un plazo de tres meses desde su publicación estableciendo que **los nuevos límites de vuelo comienzan a aplicarse desde el 9 de enero de 2023**.

ENAIRE, por su parte, ha distribuido una **Circular Informativa a todos los controladores de Torre y de áreas de control terminal (TMA)** informando de los aspectos más importantes y recomendando extremar la precaución en las dependencias por la posible presencia de aeronaves ULM que, hasta la fecha, no existía.

Todo lo anterior son medidas preventivas. No obstante, aun asumiendo que los usuarios deben conocer el espacio en el que operan y sus limitaciones, es necesario contar con el riesgo asociado al error humano que, en este nuevo contexto y a pesar de la prohibición, puede ocasionar la presencia de este tipo de vuelos en espacio aéreo controlado. En estas circunstancias, es el controlador la última barrera, quien actúa como garante de la seguridad a través de **la vigilancia y la actuación en táctico** cuando la situación lo requiera.



[Tríptico informativo](#)

La figura siguiente representa esquemáticamente la situación actual en comparación con lo anterior:

