



MINISTERIO
DE FOMENTO

A.E.S.A.
Registro Presencial
SALIDA
N de Registro: 2019021767
Fecha: 13/03/2019 14:46



DIRECCIÓN DE SEGURIDAD DE
AEROPUERTOS
Y NAVEGACIÓN AÉREA

O F I C I O

S/REF:

N/REF: EAISP_ULM_07-Avinyonet

FECHA: 13-03-2019

ASUNTO: RESOLUCIÓN -SUSPENSIÓN DE LIMITACIÓN OPERATIVA
PARA ULMs EN EL CAMPO DE VUELO DE AVINYONET
DEL PENEDÉS (BARCELONA)

D. Francesc Xavier Llobet Escobar
AIRBET Services Aeronàutics S.L.
Pol Industrial La Masia
C/Cabòries, 35, nau 8
08798 Sant Cugat Sesgarrigues
Barcelona

RESOLUCIÓN DE LA SOLICITUD DE SUSPENSIÓN DE LIMITACIÓN OPERATIVA EN EL ESPACIO AÉREO CONTROLADO DEL CTR DEL AEROPUERTO DE BARCELONA/El Prat (LEBL) PARA AERONAVES DE ESTRUCTURA LIGERA (ULM) QUE OPERAN DESDE EL CAMPO DE VUELO ULM DE AVINYONET DEL PENEDÉS (BARCELONA)

ANTECEDENTES

PRIMERO. - Con fecha de 24 de julio de 2018, se ha recibido en la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA) una solicitud de suspensión de limitación operativa para que las aeronaves de estructura ligera (ULM), que despegan/aterrizan en el Campo de Vuelo ULM de Avinyonet del Penedés, puedan operar dentro de espacio aéreo controlado. Dicha solicitud ha sido remitida por D. Francesc Xavier Llobet Escobar, como administrador único de AIRBET SERVEIS AERONAUTICS, S.L., empresa propietaria del Centro de Vuelo ULM de Avinyonet del Penedés.

SEGUNDO. - La infraestructura del Campo de Vuelo ULM de Avinyonet del Penedés se encuentra situada dentro de la Zona de Control (CTR) del "Aeropuerto de Barcelona - El Prat", por lo que no está permitida la operación de ULMs al tratarse de espacio aéreo controlado, según se especifica en el artículo 8 de la Disposición Final Segunda del Real Decreto 1070/2015, de 27 de noviembre, por el que se modifica la Orden de 24 de abril de 1986, por la que se regula el vuelo en ultraligero.

TERCERO. - La solicitud del administrador del Campo de Vuelo viene acompañada de la "Carta Operacional ATS Nº 1 entre el Centro de Control de Barcelona (Barcelona ACC) y el Campo de Vuelo ULM de Avinyonet", en la que se establecen los procedimientos que garantizan la seguridad operacional entre ambos. En particular, en el apartado 2 de dicha Carta Operacional ATS se establecen los procedimientos de coordinación y operativos entre las aeronaves ULM que despegan/aterrizan del Campo de Vuelo de Avinyonet y Barcelona ACC.

CUARTO. - Adicionalmente a las coordinaciones internas llevadas a cabo en esta Agencia, con fecha 23 de octubre de 2018, la Dirección de Seguridad de Aeropuertos y Navegación Aérea solicitó al Estado Mayor del Aire y a los responsables del Sistema de Gestión de Seguridad del Aeropuerto de Barcelona y



de la División de Seguridad Operacional de Enaire informes de la posible afectación que la operación de ULM pudiera producir en el CTR de Barcelona, así como de las medidas de mitigación derivadas.

En la respuesta coordinada existe un pronunciamiento favorable a la concesión de esta suspensión, asumiendo que la coordinación operativa entre las dependencias afectadas recogida en la "Carta Operacional ATS Nº 1 entre el Centro de Control de Barcelona (Barcelona ACC) y el Campo de vuelo ULM de Avinyonet" es acción suficiente para garantizar la seguridad operacional.

QUINTO. - Asimismo, el 23 de octubre de 2018, se solicitó informe a la Dirección General de Transportes y Movilidad de la Generalitat de Catalunya relativo al estado del cumplimiento de las normas técnicas de seguridad operacional del Campo de Vuelo de Avinyonet y del Centro de Vuelos.

Informándose por dicha Dirección que no le consta ninguna limitación y condición derivada de su situación en el espacio aéreo circundante diferente a la derivada del CTR del Aeropuerto de Barcelona (LEBL).

FUNDAMENTOS DE DERECHO

PRIMERO. LEGISLACIÓN Y NORMATIVA APLICABLE.

- Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.
- Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea.
- Real Decreto 184/2008, de 8 de febrero, por el que se aprueba el Estatuto de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea.
- 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.
- Reglamento de Ejecución (UE) Nº 1035/2011 de la Comisión, de 17 de octubre de 2011, por el que se establecen requisitos comunes para la prestación de servicios de navegación aérea y se modifican el Reglamento (CE) Nº 482/2008 y el Reglamento (UE) Nº 691/2010.
- Reglamento de Ejecución (UE) Nº 923/2012 de la Comisión, de 26 de septiembre de 2012, por el que se establecen el reglamento del aire y disposiciones operativas comunes para los servicios y procedimientos de navegación aérea, y por el que se modifican el Reglamento de Ejecución (UE) nº 1035/2011 y los Reglamentos (CE) nº 1265/2007, (CE) nº 1794/2006, (CE) nº 730/2006, (CE) nº 1033/2006 y (UE) nº 255/2010.
- Reglamento de Ejecución (UE) 2016/1185 de la Comisión, de 20 de julio de 2016, por el que se modifica el Reglamento de Ejecución (UE) nº 923/2012 relativo a la actualización y finalización del reglamento del aire y disposiciones operativas comunes para los servicios y procedimientos de navegación aérea (SERA-Parte C) y se deroga el Reglamento (CE) nº 730/2006.
- Orden de 24 de abril de 1986, por el que se regula el vuelo en ultraligero (modificada en los Capítulos II y III por el RD 1070/2015).
- Real Decreto 123/2015, de 27 de febrero, por el que se regula las licencias y habilitaciones del piloto de ultraligero.
- Real Decreto 1070/2015, de 27 de noviembre, por el que se aprueban las normas técnicas de seguridad operacional de aeródromos de uso restringido y se modifican en el Real Decreto 1189/2011, de 19 de agosto, por el que se regula el procedimiento de emisión de los informes previos al planeamiento de infraestructuras aeronáuticas, establecimiento, modificación y apertura al tráfico de aeródromos autonómicos, y la Orden de 24 de abril de 1986, por la que se regula el vuelo en ultraligero.



SEGUNDO. COMPETENCIA.

En virtud de la Disposición final segunda del Real Decreto 1070/2015 que modifica el artículo 8 de la Orden de 24 de abril de 1986, con carácter excepcional, por causa justificada y previa petición razonada, la Agencia Estatal de Seguridad Aérea podrá dejar en suspenso algunas de las limitaciones operativas a las que están sometidas las aeronaves de estructura ligera.

En vista de todo lo expuesto, esta Agencia **RESUELVE**:

PRIMERO. Suspender la limitación operativa relativa a la restricción de operar en el espacio aéreo controlado del CTR del Aeropuerto de Barcelona a las aeronaves de estructura ligera (ULM) que despegan o aterrizan en el Campo de Vuelo de Avinyonet del Penedés, dicha suspensión se emite para que las aeronaves ULM que operan en el aeródromo puedan aterrizar/despegar del mismo, realizando el resto de las operaciones fuera del CTR del Aeropuerto de Barcelona. El Campo de Vuelo de Avinyonet del Penedés fue autorizado el 10 de noviembre de 1992 por la Direcció General de Transports i Mobilitat de la Generalitat de Catalunya, realizándose el 8 de marzo de 2013 un cambio de titularidad a favor de la sociedad mercantil AIRBET SERVEIS AERONAUTICS, S.L., con D. Francesc Xabier Llobet Escobar como representante debidamente autorizado. La suspensión se emite en los términos que a continuación se exponen:

- La operación de las aeronaves de estructura ligera, tal como se definen en el artículo 1 del Real Decreto 2876/1982, de 15 de octubre, por el que se regula la utilización de aeronaves de estructura ligera, debe ajustarse a lo establecido en el artículo 3 del precitado Real Decreto, así como a lo establecido en el artículo 8 de la Orden de 24 de abril de 1986, por la que se regula el vuelo en ultraligero, modificada por la Disposición final segunda del real Decreto 1070/2015 de 27 de noviembre, a excepción de la limitación de realizar vuelos en espacio aéreo controlado.
- En cumplimiento con lo establecido en el Apéndice 4 del Reglamento de Ejecución (CE) 923/2012 de la Comisión, de 26 de septiembre de 2012, al ser la Zona de Control (CTR) del Aeropuerto de Barcelona un espacio aéreo Clase E, las aeronaves de estructura ultraligera deberán contar con **equipo de radio receptor y transmisor operativo, y la correspondiente licencia de estación**, que asegure la capacidad para la comunicación por radio.
- En cuanto a las limitaciones aplicables a los pilotos de las aeronaves de estructura ultraligera que deseen operar en el aeródromo, y de acuerdo con los requisitos del apartado anterior, **los pilotos deberán contar con la habilitación de radiofonista (RTC) anotada en su licencia** de acuerdo con lo previsto en el artículo 12 del Real Decreto 123/2015, de 27 de febrero, por el que se regula la licencia y habilitaciones de piloto de ultraligero.
- Deberá **cumplirse con los procedimientos de coordinación y encaminamiento**, así como con los requisitos específicos a cumplir por los ULM que operen en el Campo de Vuelo de Avinyonet del Penedés para entrar y salir del CTR del Aeropuerto de Barcelona, **incluidos en la “Carta Operacional ATS Nº 1 entre el Centro de Control de Barcelona (Barcelona ACC) y el Campo de Vuelo ULM de Avinyonet”**.
- Las operaciones de ultraligeros dentro del CTR de Barcelona se realizarán en vuelo diurno en condiciones VMC, y la altura máxima permitida a los vuelos ULM dentro del CTR de Barcelona será de 1000 ft (300 m) AGL.



- Deberá publicarse en AIP (ENR 5.5) las características del campo de vuelo, y deberá darse difusión entre los usuarios del Campo de Vuelo de Avinyonet del Penedés a la Carta Operacional ATS Nº 1 mencionada y a las medidas operacionales contempladas en ella (entendiendo que en la web y/u oficinas del Centro de Vuelo se habrá llevado a cabo publicidad de la misma por parte de los responsables).
- A la vista del contenido de la “Carta Operacional ATS Nº 1 entre el Centro de Control de Barcelona (Barcelona ACC) y el Campo de Vuelo ULM de Avinyonet”, concretamente en el Apartado 2.2, y dado que se limita su vuelo dentro del CTR al pasillo visual NW, se debe asegurar que **en ningún momento las aeronaves de estructura ligera sobrevolarán los núcleos de población situados dentro de la zona de actividad, ni las situadas en las proximidades del pasillo definido.**
- Debe darse difusión del campo de vuelo y de su ubicación en el Comité Local de Seguridad en Pista (CLSP), con especial hincapié a los usuarios de vuelos VFR. Se recomienda que los responsables del campo de vuelo participen en los CLSP o reuniones periódicas de coordinación. Dicha participación se habrá de tramitar con el Aeropuerto de Barcelona.

SEGUNDO. Esta suspensión de limitación operativa afecta únicamente a las aeronaves de estructura ultraligera, cualquier otra actividad recogida en la Carta operacional ATS Nº1 deberá ser **gestionada de acuerdo a los procedimientos** y cauces **establecidos ex profeso** para esa actividad. Esta suspensión de limitación operativa entrará en vigor a partir de la fecha en la que se firme la presente resolución, pero será efectiva a partir de la entrada en vigor de la Carta Operacional ATS Nº1 en caso de que sea posterior a la firma de la resolución, y se mantendrá vigente si, a juicio de la Agencia, permanecen las condiciones operativas y los requisitos establecidos en el punto PRIMERO bajo los cuales se otorga, pudiendo ser revocada en cualquier momento si la Agencia, en el ejercicio de sus funciones y competencias, lo considera necesario.

En particular, esta suspensión está condicionada al mantenimiento y observación, en todo momento, de las condiciones establecidas en la “Carta Operacional ATS Nº 1 entre el Centro de Control de Barcelona (Barcelona ACC) y el Campo de Vuelo ULM de Avinyonet”, con fecha de entrada en vigor el 31 de julio de 2018. Cualquier modificación de esta Carta Operacional ATS invalidará la presente suspensión.

Madrid, 13 de Agosto de 2019

LA DIRECTORA DE LA AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD AÉREA

Isabel Maestre Moreno

Dirección

Frente a la presente Resolución, que pone fin a la vía administrativa, se puede interponer recurso potestativo de reposición en el plazo de un mes, ante la Directora de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 123 y 124 de la Ley 39/2015, o directamente recurso contencioso-administrativo, en el plazo de dos meses, ante los Juzgados Centrales de lo Contencioso-Administrativo, ambos plazos contados desde el día siguiente al de su notificación, sin perjuicio de que pueda ejercitar cualquier otro que estime oportuno.