



Desde EASA nos hacen llegar el siguiente artículo para su difusión.

Es de muy interesante lectura y nos animan, en caso de que hubiese más preguntas o comentarios sobre este artículo, o incluso si se desea saber más sobre algo que se haya leído, envíe un correo electrónico a: [drones@easa.europa.eu](mailto:drones@easa.europa.eu)

AEAMD

## **Volar un aeromodelo bajo la nueva Reglamentación Europea de UAS**

La comunidad de aeromodelistas europea ha estado buscando algunas respuestas sobre cómo deben entender el Reglamento de UAS de la UE adoptado recientemente. Hay una preocupación general debido a las malas repercusiones que los drones pueda tener para los aficionados.

Natale Di Rubbo es el mánager en EASA a cargo de proyectos sobre UAS. Desde el 2016 lidera el grupo de trabajo que desarrolló el nuevo Reglamento de la UE sobre UAS. Natale y su equipo están desarrollando actualmente los procedimientos que respaldarán la implementación del Reglamento. Le hicimos algunas preguntas para comprender el significado del Reglamento para los aeromodelistas.

### **1. ¿El nuevo Reglamento de la UE sobre drones<sup>1</sup> es también aplicable a los aeromodelos?**

Sí, el Reglamento de la UE sobre drones se aplica también a los aeromodelos. Sin embargo, los aeromodelos no son el objetivo principal de esta nueva reglamentación. EASA es consciente de que el aeromodelismo es una afición que se practica desde hace casi un siglo por muchos pilotos en toda Europa, con un excelente historial de seguridad. EASA también es consciente de que se trata de una afición que siempre ha sido importante para el desarrollo tecnológico en la aviación. además, atrae a los jóvenes y a profesiones a la aviación.

### **2. ¿Por qué los aeromodelos son considerados de la misma manera que los drones?**

---

<sup>1</sup> Puede encontrar el Reglamento sobre drones de la UE (UE) 2019/947 en todos los idiomas de la UE en <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX:32019R0947>

Tanto los modelos de aviones como los drones son aviones no tripulados y, por lo tanto, tiene sentido que ambos deban considerarse bajo la misma reglamentación.

Con la inclusión de aeromodelos en el Reglamento UAS de la UE, la intención del legislador no era introducir nuevas restricciones, sino permitir que los Estados miembros<sup>2</sup> de EASA continuaran aplicando sus requisitos actuales para los aeromodelos. Ofrece varias opciones para ello, con una excepción importante: la necesidad de que el propietario del aeromodelo se registre como operador de UAS y haga que su número de matrícula como operador sea visible en la aeronave (o fácilmente accesible dentro de ellos) mientras se encuentra el modelo en tierra.

### **3. ¿Qué distingue a un aeromodelo de un drone?.**

Ambos tienen una superficie de vuelo y un control remoto. Además, ambos pueden utilizarse con fines recreativos. En realidad, la diferencia radica más bien en cómo se opera el aparato:

- Los pilotos de aeromodelos generalmente están más interesados en el placer de volar y poder controlar directamente las superficies de vuelo del modelo.
- Los pilotos de drones, por otro lado, generalmente están más interesados en el video que se está filmando con la cámara a bordo y prefieren por ello usar funciones automáticas para estabilizar el drone.

¿Qué implicación tiene? Los pilotos de aeromodelos son apasionados y están bastante bien informados sobre las normas de seguridad, especialmente cuando operan en el marco de un club o asociación de aeromodelismo.

### **4. En algunos foros especializados vemos algunas discusiones sobre la fecha de aplicabilidad del Reglamento de la UE sobre drones. ¿Se puede confirmar que está vigente desde el 31 de Diciembre de 2020? ¿Conoce algún Estado miembro de EASA que solicite un aplazamiento en la aplicación del Reglamento?**

¡Correcto!, El 31 de diciembre de 2020, el Reglamento UAS de la UE se hizo aplicable en todos los Estados miembros de la UE, más dos de los Estados de AELC<sup>3</sup>: Noruega y Liechtenstein. Se espera que pronto sea aplicable también en Suiza e Islandia. El Reglamento incluye disposiciones transitorias para que ciertos aspectos contemplados en el sean aplicables en un futuro. El Reglamento completo sea aplicable a partir del 1 de enero de 2023. No existe ningún plan para posponerlo.

Es importante tener en cuenta que hasta el 1 de enero de 2023, el Reglamento UAS de la UE no se aplica a las operaciones realizadas en el contexto de clubes y asociaciones de modelos de aviones. Después de esta fecha, los clubes o asociaciones podrían recibir una autorización de su Estado correspondiente (de acuerdo con el artículo 16 del Reglamento UAS de la UE) que les permita operar con diferentes limitaciones y condiciones, según lo establecido en esa autorización. Por lo tanto, los clubes y asociaciones de modelos de aviones deben abordar este aspecto con sus respectivas autoridades nacionales de aviación.

---

<sup>2</sup> Los Estados miembros de la EASA son: Austria, Bélgica, Bulgaria, Croacia, Chipre, Chequia, Dinamarca, Estonia, Finlandia, Francia, Alemania, Grecia, Hungría, Irlanda, Italia, Letonia, Lituania, Luxemburgo, Malta, Países Bajos, Polonia, Portugal, Rumanía, Eslovaquia, Eslovenia, España, Suecia, Noruega, Islandia, Liechtenstein y Suiza.

<sup>3</sup> <https://www.efta.int/about-efta/european-free-trade-association>

Otros elementos del Reglamento, como la definición de zonas geográficas, etc., ya son de aplicación desde el 31 de diciembre de 2020.

**5. El Reglamento Básico (UE) 2018/1139 de EASA (como su nombre indica) es el reglamento a más alto nivel que define el alcance principal de las funciones de EASA y sus límites en términos de delegación proporcionada por la Comisión Europea. Sobre esta base, el Reglamento UAS de la UE establece en los considerandos: “(27) Dado que las aeronaves modelo se consideran UAS y, dado el buen nivel de seguridad demostrado en las operaciones de aeromodelos por los clubes y asociaciones, debería haber una transición fluida desde los diferentes sistemas al nuevo marco regulador de la Unión, de modo que los clubes y asociaciones de aeromodelos puedan seguir funcionando como lo hacen hoy en día, además de tener en cuenta las mejores prácticas existentes en los Estados miembros”. ¿Se ha tenido en cuenta esta indicación? ¿Si es así, cómo se ha realizado?**

¡Sí! A la hora de redactar la legislación, hemos tenido en cuenta los múltiples comentarios aportados por los aeromodelistas europeos. Ésta es la razón principal por la que el legislador no ha introducido nuevas restricciones para los aeromodelos europeos. En cambio, el regulador ofreció tres opciones a los pilotos de aeromodelos:

- A. Operar en el marco de un club o asociación de aeromodelos (según el artículo 16)

Los clubes y asociaciones de aeromodelos proporcionan un entorno con una sólida base en una cultura de seguridad. En muchos casos, ofrece una amplia orientación, información y cursos de seguridad a sus miembros y a la comunidad de aeromodelistas en general. Esto crea una cultura de seguridad que todos los pilotos que operan en el marco del club o asociación de aeromodelismo están dispuestos a seguir.

Los clubes y asociaciones de aeromodelismo pueden recibir de su autoridad nacional de aviación una autorización operativa que establece las condiciones para el funcionamiento de los aeromodelos. Esto puede basarse en las reglas nacionales pertinentes o en los procedimientos establecidos definidos por el club o la asociación. Los límites definidos por la autorización pueden ser diferentes de los de la categoría "abierta" (por ejemplo, volar con drones / modelo de avión de más de 25 kg, a una altura de más de 120 m, etc.). EASA considera que esta es la mejor manera de operar modelos de aviones.

- B. Operar en una zona geográfica de UAS donde las operaciones de drones y modelos de aviones están exentas de algunos de los requisitos de la categoría "abierta" (de acuerdo con el Artículo 15)

Los Estados miembros pueden identificar zonas geográficas donde las operaciones de drones y aeromodelos están exentas de algunos de los requisitos de la categoría "abierta" (por ejemplo, volar con aviones no tripulados / modelos de aviones de más de 25 kg, a una altura de más de 120 m, etc.). Cada piloto que opere en estas zonas puede beneficiarse de estas exenciones.

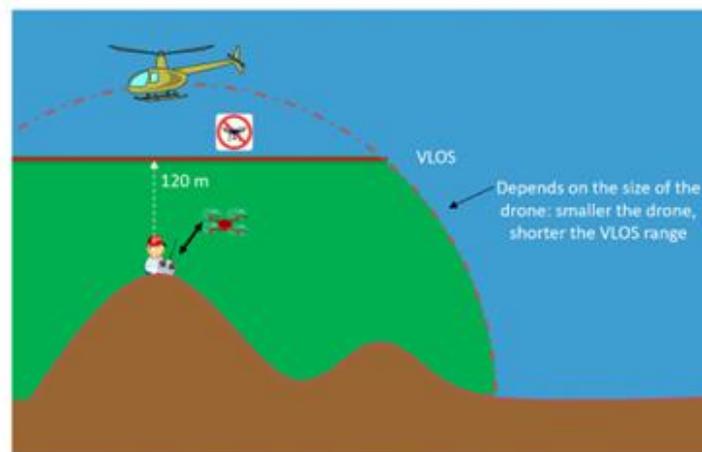
- C. Operar en la subcategoría A3 de la categoría "abierta" Todos los aeromodelos pueden operar en la subcategoría A3, siguiendo la limitación operativa definida en el Reglamento. Los nuevos aeromodelos "listos para volar" (vendidos como un paquete completo) y comprados después del 1 de Enero del 2023, deben tener una etiqueta de identificación tipo clase C4 si se van a operar dentro de la categoría "abierta". Esta etiqueta asegurará que la aeronave venga con las

instrucciones adecuadas del fabricante. El requisito de etiquetado C4 no se aplica a modelos de aeronaves construidos (o ensamblados) de forma privada.

**6. Se ha mencionado que los Estados miembros tienen el poder de identificar áreas designadas para el aeromodelismo donde las operaciones de aviones no tripulados y aeromodelos están exentas de algunos de los requisitos de la categoría "abierta". ¿Cuáles son las ventajas / desventajas de esta "opción"?**

Esta es una herramienta muy flexible a disposición de los Estados. Dependiendo del riesgo, las operaciones de drones y aeromodelos en algunas áreas del país pueden estar exentas de algunos de los requisitos de la categoría "abierta". Esto puede aplicarse también a las zonas montañosas donde se realizan vuelos en pendientes con modelos de planeadores. Por ejemplo, el Reglamento permite que los vuelos en pendientes con planeadores no tripulados de hasta 10 kg superen el límite de 120 m desde el suelo, siempre que la aeronave permanezca por debajo de los 120 m desde la posición del piloto a distancia (ver imagen).

### **Operaciones con planeadores no tripulados de hasta 10 kg de peso**



Las autoridades estatales pueden crear una zona geográfica donde las limitaciones incluso puedan ser extendidas; por ejemplo, se puede aumentar el límite máximo de altitud o el peso máximo.

Varias de estas zonas ya han sido publicadas y EASA tiene conocimiento de iniciativas privadas donde se está discutiendo con las autoridades estatales para obtener exenciones en algunas áreas.

La exención definida bajo estos requisitos es aplicable a todos los pilotos que operan en tales áreas.

**7. En cuanto al artículo 16 (autorizaciones para modelar clubes y asociaciones de aviones), ¿está en el 'espíritu' del Reglamento tener 'pocos y concentrados' clubes / asociaciones o facilitar el acceso a esta autorización a los clubes / asociaciones distribuidos por todo el territorio nacional?**

No era la intención del regulador limitar o concentrar de ninguna manera el acceso a una autorización, o aportar ventajas a ciertos clubes o asociaciones sobre otros. La intención es fomentar una cultura de seguridad que sea preservada y fomentada dentro de los clubes y asociaciones.

EASA es consciente de las competiciones internacionales que se celebran frecuentemente, así como de la importancia del turismo que genera el aeromodelismo, también para la economía local (hoteles, restaurantes, etc.) en algunas regiones. Por este motivo, en el Reglamento se utilizó la frase "operaciones en el marco de...". Al exigir que la autorización prevista en el artículo 16 se aplique a las operaciones "en el marco de...", el legislador permite que los Estados miembros concedan esta autorización a un conjunto más amplio de pilotos en los Estados miembros. Esto también incluye, por ejemplo, pilotos invitados de otros clubes, participantes en competiciones y todas las personas enumeradas en la autorización otorgada por el Estado. Es decisivo que el legislador nacional esté suficientemente satisfecho de que los pilotos que operan con esta autorización conocen y cumplen con los requisitos establecidos en la autorización. La forma en que se hace esto es decisión de las autoridades nacionales (y todos las personas incluidos en la autorización).

#### **8. ¿En qué pueden diferir los requisitos para una autorización del artículo 16 de los de la categoría "abierta"?**

El único requisito obligatorio es el del registro del operador. Sin embargo, con el acuerdo de la autoridad competente, incluso esto puede ser llevado a cabo por el club / asociación en nombre de sus miembros. Todo lo demás se puede acordar entre el club / asociación y la autoridad competente, incluidos los límites de altitud, los límites de peso, los límites de edad y los requisitos de competencia.

#### **9. ¿Se incluyen los vuelos circulares de modelos dentro del Reglamento UAS de la UE? ¿Qué pasa con las aeronaves de vuelo libre atadas y no atadas?**

Si. En general, el Reglamento de la UE se aplica a todos los UAS atados que pesen más de 1 kg y tengan un sistema de propulsión. Si son aeronaves de vuelo libre atadas (como una cometa), el Reglamento UAS de la UE se aplica solo si el peso es superior a 25 kg. Para cambiar este requisito se requeriría un cambio en el Reglamento de base de EASA y esto no se puede hacer a través de una disposición de aplicación.

Las aeronaves de vuelo libre no atadas que pesen menos de 250 g no necesitan cumplir con ningún requisito.

#### **10. De acuerdo con el Reglamento UAS de la UE, los Estados "pueden" emitir reglamentos nacionales para permitir las operaciones de aviones modelo. ¿Puede el reglamento "nacional" estar en contraposición al reglamento "europeo"?**

En el Reglamento de la UE se ha incluido la opción de que los Estados emitieran la autorización operativa a los clubes o asociaciones de aeromodelismo sobre la base de las normas nacionales o de procedimientos establecidos por el propio club o asociación, definiendo el propósito de dichos procedimientos.

Aparte de esto, los estados no pueden desarrollar regulaciones nacionales relacionadas con la seguridad de los vuelos. Sin embargo, los Estados miembros pueden definir requisitos adicionales en caso de riesgo para la seguridad, la privacidad o el medio ambiente.

#### **11. ¿Pueden los "aeromodelistas de fin de semana" informar / sugerir cambios en el Reglamento? ¿A quién se debe contactar?**

¡Por supuesto! EASA ha creado un buzón ([drones@easa.europa.eu](mailto:drones@easa.europa.eu)), que se supervisa periódicamente, para poder recibir preguntas y comentarios de todo el que esté interesado. Sin embargo, sería más eficaz si las propuestas se discutieran a nivel de asociaciones (como por ejemplo la Unión Europea de Aeromodelismo (EMFU)). De esta forma se puede proporcionar a EASA una posición concertada. Alentamos a los aeromodelistas a visitar la página web de EASA (<https://www.easa.europa.eu/drones>) y suscribirse para recibir noticias, ya que publicamos constantemente material informativo.

Nos encantaría saber, qué podemos hacer para aclarar cualquier aspecto de las reglas, por ejemplo; poder escribir artículos más concretos, hacer seminarios, podcasts, crear folletos explicativos, hacer más traducciones, etc. También hay algunos miembros del personal de la EASA que son aficionados a los aeromodelos y estarían dispuestos a ayudar.

Periódicamente, realizamos consultas con los interlocutores apropiados que nos llevan a realizar cambios en los medios aceptables de cumplimiento (AMC) y el material de orientación (GM). Este tipo de material ayuda a los aeromodelistas a cumplir con el Reglamento. Sin embargo, vale la pena señalar que las modificaciones a la normativa requieren un proceso completamente diferente y más bastante más largo.

-----

**Safety Promotion Officer**  
**EASA**