



AEPAL
ASOCIACIÓN ESPAÑOLA PILOTOS
AERONAVES LIGERAS

AESA. Agencia Estatal de Seguridad Aérea
Avenida General Perón. 40
28020 Madrid

Madrid, 18/07/18

En respuesta a su comunicación de 27 de junio de 2018, y en referencia a la consulta pública previa sobre el Proyecto de modificación del 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, modificado a su vez por el Real Decreto 1591/1999, de 15 de octubre,

Y según nos solicitan,

les manifestamos a continuación la opinión de la Asociación Española de Pilotos de Aeronaves Ligeras, en nuestra posición de Organización representativa y afectada por la futura norma.

Introducción:

Toda norma debe cumplir con unos parámetros jurídicos fundamentales. Además, la interrelación e interacción entre normas debe dar lugar a una regulación equilibrada, flexible, coherente y proporcional.

Esta es la base fundamental que solicitamos a la AESA en cuanto a la regulación de los ultraligeros, y para ello necesitamos que la nueva norma se diseñe según el objetivo de buscar la mayor eficiencia posible, además de que se optimicen para los ULMs todos los procesos administrativos. El equilibrio entre **regulación jurídica** y **optimización de procesos** debe ser prioritario. No debemos olvidar que el ultraligero es el primer eslabón de la aviación, por donde nuestros jóvenes tienen, en muchos casos, la única posibilidad de acceder a la aviación.

Todos los implicados tenemos la obligación de crear el marco normativo que permita igualarnos a nuestros países vecinos, y que posibilite también a la industria española competir, por fin, en igualdad de condiciones con nuestros colegas europeos.

El principio de rebajar las exigencias regulatorias que la EASA ya está aplicando, ha demostrado obtener, en las aeronaves ligeras, los mejores resultados en términos de seguridad, y el principio de proporcionalidad mencionado debe dejar la regulación al ULM en el mínimo posible.



AEPAL
ASOCIACIÓN ESPAÑOLA PILOTOS
AERONAVES LIGERAS

Sobre estas premisas, aprovechamos su consulta pública para reiterarles de modo muy resumido nuestra opinión, estructurada según las áreas de trabajo que se han definido.

Aeronavegabilidad inicial:

Hasta el momento y desde los últimos 30 años, existen dos sistemas completamente diferentes de aeronavegabilidad inicial en el ULM. Ambos conviven y son,

- El sistema de construcción por aficionado,
- La certificación de tipo.

Todos sabemos que la construcción por aficionado ha sido una vía objeto de uso por parte de distribuidores y fabricantes como alternativa a la certificación de tipo, principalmente por las dificultades y los costes en la obtención de dicha certificación.

En estos años, el sistema de construcción por aficionado se ha mostrado como un sistema equivalente al de certificado de tipo, en términos de seguridad en la aeronavegabilidad inicial.

Nuestra posición al respecto es que la certificación de tipo debe homologar aquí, de modo automático, las aeronaves certificadas en países de nuestro entorno.

Desgraciadamente la industria en España está menos desarrollada que en estos países y entendemos que, paralelamente a la homologación automática debemos proceder a aceptar para España las condiciones de la construcción de aeronaves ligeras, para que se pueda desarrollar aquí una industria que ahora es casi inexistente. Solicitamos por tanto a la AESA que considere un sistema flexible de aeronavegabilidad inicial, eficiente y que equilibre la seguridad con la potenciación de la industria y el sector.

Ha quedado demostrado que las aeronaves bajo el sistema de aeronavegabilidad inicial mediante declaración responsable (Construcción por aficionado) no es más inseguro, por tanto un sistema análogo podría implantarse para un uso privado, permitiendo la venta de aeronaves construidas por fabricantes reconocidos bajo requerimientos simples como podrían ser, unos datos básicos de construcción, performance y manual de mantenimiento por parte del fabricante, y bajo una declaración de responsabilidad firmada por el propietario.



AEPAL
ASOCIACIÓN ESPAÑOLA PILOTOS
AERONAVES LIGERAS

En este punto creemos necesario que se considere la situación actual en la que se ha decidido incluir como un apartado más en el BR216 la posibilidad de acogerse a un OPT OUT para regular **aeronaves de hasta 600Kg**.

Según conocemos, los países que les detallamos a continuación ya han confirmado que van a acogerse a esta opción para aumentar los MTOW de sus ULM de 450kg hasta los 600kg y limitar las aeronaves en peso en vacío: Alemania, Rep. Checa, Países Bajos, Finlandia, Suecia, Noruega, Dinamarca, Italia, Eslovaquia, Lituania.

Aeronavegabilidad Continuada:

Análogamente debemos también observar el tipo de uso y el riesgo generado para determinar las exigencias en términos de certificación de aeronavegabilidad continuada. El formato de **autogestión** desarrollado en todos estos años funciona bien y sigue el criterio de proporcionalidad. Somos los propietarios y pilotos los responsables y los más concienciados de mantener nuestras aeronaves en las condiciones de aeronavegabilidad exigible. Desde las asociaciones creamos proyectos de formación y concienciación continua y hemos observado que éste es el formato que obtiene los mejores resultados en cuanto a seguridad.

Todos sabemos que un exceso de regulación incide directamente en el coste, haciendo que las aeronaves vuelen menos horas o se abandonen, lo que es negativo para la seguridad y gravísimo para el mantenimiento del ultraligero como la vía de acceso de nuestros jóvenes a la aviación.

La posición de AEPAL, con respecto a la aeronavegabilidad continuada, tanto en las aeronaves con certificado de tipo como en las de construcción por aficionado, es la del sistema autodeclarativo y responsable, que tan buenos resultados da en países vecinos, en términos de seguridad.

Entendemos que la existencia de organismos, empresas, o entidades privadas delegadas por la Administración para esta función, lejos de aportar nada a la seguridad, entorpecen el procedimiento y lo encarecen sin ningún sentido.

Solicitamos muy firmemente a la AESA que considere el método autodeclarativo por parte del propietario, como el mejor medio para sustituir -según tiene previsto- el procedimiento para la obtención de las certificaciones de aeronavegabilidad continuada. Este método autodeclarativo debe recoger el cumplimiento de las condiciones de aeronavegabilidad inicial y la realización de las labores de mantenimiento exigidas por el fabricante o definidas en el libro de mantenimiento del certificado inicial de aeronavegabilidad, en el caso de los no certificados de tipo.

La labor de inspección y vigilancia siempre será misión y responsabilidad de la Agencia, y es ésta la que debe regular y sancionar, si en algún caso no se cumple



correctamente el sistema autodeclarativo. Ya tenemos ejemplos del daño que se ha hecho a otro tipo de aviación más pesada cuando se ha regulado en exceso. Sabemos que la EASA está rectificando en ese sentido.

Nos oponemos frontalmente a que algo tan importante como el certificado de aeronavegabilidad continuada esté en manos de entidades colaboradoras, con intereses comerciales ajenos al de la propia seguridad.

Operaciones:

1.- Es urgente eliminar de la norma la limitación de los 300m AGL. Es una medida que genera una inseguridad inaceptable, comprobada ya por todos.

No se debe limitar la altitud ni la altura de modo genérico, solamente es lógico que tenga las limitaciones propias de los espacios aéreos por los que se vuela.

2.- Respecto a la entrada en espacios aéreos controlados, así como sucede en TODA Europa, no es el tipo de aeronave la que genera una situación limitante, sino la capacitación del piloto y la existencia del equipamiento exigido en cada espacio.

En este sentido es muy importante que, tanto la capacitación como el equipamiento sea voluntario. Por tanto, si un piloto desea volar solamente fuera de estos espacios controlados, no debe someterse a exigencias formativas adicionales ni soportar la obligatoriedad de equipamiento adicional. No olvidemos que el ultraligero es el primer escalón de la aviación y que tenemos la obligación de facilitar el acceso al mismo. Solamente aquellos pilotos que deseen volar en espacio aéreo controlado deberán adquirir la instrucción necesaria, si no la tienen ya por poseer una licencia PPL o superior. Aprovechamos para comunicarles que tenemos mucha experiencia en los formatos prácticos, y que la ponemos a su disposición para desarrollar este asunto en el grupo de trabajo de operaciones.

Es necesario remarcar, además, que desde hace decenas de años las aeronaves NO EASA de construcción por aficionado NO ULM, han estado operando en zonas controladas, sin que éstas hayan representado nunca un riesgo mayor que el resto de aeronaves bajo sistemas de aeronavegabilidad inicial y continuada más estrictos.

3.- Respecto a las operaciones en superficies autorizadas terrestres, tal como sucede en la mayoría de los países de nuestro entorno, creemos que se debería permitir operar en cualquier superficie con autorización expresa del propietario del terreno, siempre y cuando sea para uso privado o eventual. Disciplinas como el vuelo STOL o Bush Flying, son propias de las aeronaves ULM, y se desarrollan sin riesgo.



AEPAL
ASOCIACIÓN ESPAÑOLA PILOTOS
AERONAVES LIGERAS

4.- Solicitamos que los anfibios puedan amerizar en cualquier lugar de libre navegación a discreción y bajo la responsabilidad del piloto.

5.- Recogemos las solicitudes de nuestros vecinos, que se sienten agraviados porque ellos aceptan la entrada a su territorio de aeronaves ULM bajo el único requisito de la realización de un plan de vuelo, mientras aquí se les exige tener la aceptación de un permiso que deben solicitar previamente. Entendemos que debe aceptarse la entrada temporal de aeronaves extranjeras anexo II sin necesidad de solicitar permiso previo.

Queremos hacer aquí una propuesta concreta que tiene un impacto muy directo en el sistema de gestión de la seguridad de la aviación ligera: Sustituir los libros de aeronaves, libros de motor y Logbooks de pilotos, por un sistema único de recogida de información de vuelos, personalizado a cada piloto, digital y sencillo de operar. Dar este paso implica que todos los datos incluidos en ese sistema de información, estarán a disposición de la AESA en tiempo real y en el formato adecuado para poder generar información de valor de cara a un sistema de gestión de la seguridad. Crear este sistema no tiene un coste alto y el aporte de valor es extraordinario. Como saben, AEPAL es miembro de la EMF (European Microlight Federation), con quienes compartimos informaciones, y análisis de la actividad y la seguridad. Esta herramienta nos ayudará también a nosotros, para poder aportar datos reales, como hacen nuestros colegas. Para ello reiteramos esta propuesta, que ya avanzamos anteriormente, y nos ofrecemos para participar en la asunción de los costes del desarrollo, si ello agiliza el trámite.

Licencias:

1.-Convalidaciones:

- Las licencias EASA, deben considerarse válidas.
- Las licencias FAA también deben ser convalidadas directamente.
- La parte teórica de las habilitaciones de FI debe convalidarse automáticamente. El instructor de ULM debe acreditar solamente la parte práctica. Hay casos flagrantes en los que el piloto tiene una aptitud y una experiencia extraordinarias, (experiencia de instrucción en líneas aéreas, militar, p.ej...)
- Se deben convalidar los conocimientos aeronáuticos y experiencia a nivel de teoría de todas las Titulaciones superiores al ULM. Hay que dejar al instructor de ULM la certificación de aptitud de dichos pilotos.

- Los Certificados médicos LAPL o clase II expedidos en otros estados de la UE deben ser admitidos.



2.-Habilitaciones:

- Necesitamos tener más exámenes de Instructores y Examinadores. Se debería realizar al menos un curso de examinadores al año para que todo aquel que cumpla los requisitos, pueda acceder. Esto hará que se facilite la frecuencia y la disponibilidad de los exámenes de ULM.
- Los exámenes teóricos deben ser extraídos de un banco de preguntas conocido y aceptado por el Sector.
- Debe crearse una ruta viable a la convalidación de licencias de hidro y helicóptero ULM.
- Respecto a la habilitación de RTC, consideramos esencial que se pueda ofrecer de forma paralela al curso principal de ULM, y poderse examinar al mismo tiempo para expedir la primera licencia con la habilitación RTC incluida.
- Se debe implantar la filosofía DTO (Declared Training Organización) para las escuelas, sin exigir manual de operaciones o de entrenamiento, según ejemplo de EASA. Que la actividad de Escuela se pueda hacer bajo un DTO, hace posible que un Instructor con avión de escuela pueda abrir dicha actividad, facilitando el aumento de ésta.
- Vuelos en entornos ATS:
De modo similar a la habilitación RTC y respecto a la posibilidad de permitir a los pilotos operar en espacios aéreos controlados, debemos permitir al alumno, decidir si desea obtener el curso básico, o por el contrario con el RTC o el ATS incluido. Esto dará la posibilidad de ofrecer cursos integrados con diferentes configuraciones de nivel, obteniendo eficiencia en los servicios prestados.
En lo asunto anterior volvemos a remarcar la importancia de que sea opcional, es decir, que obtener la aptitud para entrar en espacios controlados, conste como una capacitación extra y siempre opcional a un piloto de ULM. Esto dará la flexibilidad para que el piloto que desee formarse en entornos ATS lo pueda hacer libremente, dejando a los que no lo deseen la libertad de permanecer bajo los requerimientos y limitaciones que hemos tenido hasta ahora respecto a los espacios aéreos.
La forma, el contenido y estructura del curso, así como el nivel y forma de evaluación lo dejamos a debate para la mesa de trabajo de Licencias.



3.- Exámenes teóricos:

- Solicitamos que se sustancie la posibilidad de hacer exámenes en terminales informáticas de la Administración y desde diferentes puntos de la geografía española. Esta medida agilizará el flujo de exámenes en las escuelas, ahorrará costes a AESA y aumentará la eficiencia en la respuesta al administrado. La posibilidad de acceder también desde regiones limítrofes, dará las mismas oportunidades al administrado independientemente de su lugar de residencia.

4.- Certificado médico:

Insistimos en que este tipo de aviación recreativa no necesita de un control médico habida cuenta de que no se aumenta la seguridad en la práctica. Entendemos que para actividades comerciales como la de instrucción, pueda ser necesario, pero no para pilotos con uso privado y recreativo de su aeronave. Ponemos los ejemplos de UK ó USA, donde no se requiere ningún certificado especial (se acepta el del médico de cabecera o el carnet de conducir).

Varios:

1.- Compra de un ULM de Países Europeos.

Estamos en clara desventaja por el procedimiento administrativo que se requiere. Es común que un vendedor en el extranjero rechace una venta en España por el procedimiento que se le requiere aquí. El hecho de convalidar el certificado de aeronavegabilidad de una aeronave de otro país, para el uso que se pretenda en España, será fundamental para igualar el tiempo y el coste de los procedimientos a los otros países europeos.

2.- EASA está preparando, en su Road Map, condiciones para que los ULM puedan utilizarse para entrenamiento según reglas de vuelo instrumental en condiciones IMC y para vuelo nocturno. Debemos equiparnos.

3.- Ajuste de sanciones diferentes a las de la Ley Penal y procesal de Navegación Aérea, totalmente desproporcionadas para este tipo de aviación. No se puede considerar un ULM como si fuera un avión de línea aérea.

4.- Ampliar los usos para los ULM, como pueden ser remolque de veleros, carteles, divulgación del vuelo, fotografía, filmación, trabajos agrícolas,



AEPAL
ASOCIACIÓN ESPAÑOLA PILOTOS
AERONAVES LIGERAS

vigilancia, trabajos especializados, etc., Para estos usos definir sus requerimientos específicos de mayor exigencia.

Quedamos a la espera de desarrollar, a la mayor brevedad posible, las jornadas de trabajo que iniciamos en nuestra visita del pasado día 13, y que entendemos como imprescindibles para exponer a los responsables de la elaboración de los borradores de cada área, nuestras motivaciones de los puntos descritos con mucho mayor detalle y bajo un clima de búsqueda conjunta de soluciones.

Atentamente

Gerardo Blanco
Presidente AEPAL