



AEPAL
ASOCIACIÓN ESPAÑOLA PILOTOS
AERONAVES LIGERAS

DE 450 A 600 kg. ¿Un camino fácil?

Actualmente en España estamos en un momento crucial, en el que se definirá el futuro del sector con la reforma del Real Decreto que regula el vuelo en ultraligero, y que seguramente fijará la normativa para las próximas décadas. ¿Cómo se va a acometer la modificación?

Como hecho relevante, hay que comentar de modo preliminar que en el año 2017 se produjo un accidente de un ULM (Ultraligero) Tecnam Sierra, en el que la CIAIAC (Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil) determinó que dicho avión estaba por encima del peso máximo “legal” (450 kg). La CIAIAC pasó a la AESA (Agencia Estatal de Seguridad Aérea) una recomendación para que revisase la correcta certificación de los ULMs.

En ese momento la AESA toma conciencia de que hay una disparidad entre el peso de las certificaciones emitidas a algunas aeronaves y el peso máximo al despegue legalmente permitido. El criterio de peso máximo en vacío resulta de restar a 450 kg (peso máximo al despegue) 2 x 70 kg (peso por persona) y 5 kg de combustible: es decir 305 kg.

Al contrario que en algunos países, en España no se contempla el peso extra del paracaídas, con lo cual el peso máximo al despegue “incluido” paracaídas es de 450 kg AESA, al hacerse consciente de que hay aviones certificados por encima de 305 kg en vacío, envía cartas personalizadas a los propietarios de varios aviones, recordándoles el peso máximo de certificación y que para cumplirlo deben volar en monoplaza, o con poco combustible.

Paralelamente AESA adquiere básculas y comienza a pesar aviones aleatoriamente poniendo especial atención en los aviones de escuela, y dejando en suspenso el certificado de aeronavegabilidad de algunos de ellos.

Mientras tanto, la autoridad competente en España decide acogerse al Opt-out y acometer un proyecto de modificación del Real Decreto anterior, y hasta que esté finalizada la redacción definitiva propone un proyecto de modificación para el paso de 450 a 600 kg. **El problema viene porque en ese proyecto se propone un texto que, de ser aprobado, obligaría a recertificar** a todos los aviones con peso al despegue superior a 450 kg que quedarían sometidos a un criterio indefinido y a voluntad de la AESA.



AEPAL
ASOCIACIÓN ESPAÑOLA PILOTOS
AERONAVES LIGERAS

En las alegaciones a esta propuesta, AEPAL como representante mayoritario de la aviación ultraligera en España y conocedor profundo del sector, solicita que la recertificación sea **voluntaria**, ya que para muchos aviones sería imposible hacerla. Como ejemplo están todos aquellos aviones “huérfanos”, en los que el fabricante ya no existe, o no se fabrica ese modelo, o sencillamente el fabricante no quiere hacerlo.

Desde AEPAL creemos que dicha medida dejaría en tierra a una enorme cantidad de ULMs.

Inexplicablemente para nosotros, alguna asociación como AOPA Spain, ha aceptado en sus alegaciones que deba ser obligatoria esa recertificación, que sin duda pararía muchos aviones que actualmente están con la documentación en regla y en perfecto estado de aeronavegabilidad.

AEPAL entiende que todas las aeronaves que en su día fueron certificadas, no deben ser obligadas a certificarse de nuevo. Defendemos que sea posible la recertificación, pero siempre de modo voluntario y sin coste administrativo. Entendemos que es una buena ocasión para regularizar la situación en cuanto al peso máximo al despegue, de muchos ULMs que fueron diseñados para pesos mayores de 450 kg pero no aceptamos que esa recertificación sea obligatoria.

¿Qué podemos hacer?

Para buscar un procedimiento que dé cabida a estas recertificaciones voluntarias nos reunimos con el departamento de Certificaciones de la AESA, quien nos declaró su voluntad de aceptar pruebas de certificación de otras normas (Alemania, Chequia, LSA americana, etc, ...), pero no aceptar que la certificación española sea directa. Habrá que pasar un proceso de certificación en España, cuando se acepten las pruebas de certificación de otros países.

Esperamos que esta medida sea eficaz para las nuevas certificaciones a 600 kg, y para todos aquellos aviones que se recertifiquen y que estén en producción. Sin embargo, así no se resolverá la problemática de aquellas aeronaves en las que no existe el fabricante, o bien al fabricante no le interese hacerlo, o peor todavía, quiera aprovechar una situación difícil a nivel administrativo de su parque de aviones, para obtener nuevos beneficios.



AEPAL
ASOCIACIÓN ESPAÑOLA PILOTOS
AERONAVES LIGERAS

Para ello AEPAL propone que se pueda aceptar la recertificación para ajustarla al peso real mediante un cálculo que relaciona el múltiplo de aceleración gravitatoria soportada con el peso, siempre que el resultado esté dentro de los límites exigidos por la Normativa en cuanto a limitación de “ges” y peso. También proponemos que se admita la recertificación basada en un informe de un técnico con titulación adecuada como por ejemplo un ingeniero aeronáutico.

¿Qué rechazamos?

En definitiva, AEPAL no acepta la obligatoriedad de las recertificaciones, pero estamos buscando vías para que pueda hacerse de modo voluntario.

No aceptamos que el nuevo marco regulatorio europeo que ha propiciado el Opt-out, y que ha sido concebido para permitir la existencia de ULM's hasta 600 kg al despegue, se utilice como una excusa para que la Administración resuelva sus errores pasados, ni para que fabricantes, asociaciones u organismos existentes se lucren por recertificar ULMs que ya estaban certificados y con su documentación en regla.

¿Qué pasa con lo de siempre?

En dichas alegaciones al proyecto de reforma del Real Decreto, AEPAL ha vuelto a solicitar el fin de la anacrónica y -en algunas zonas- extremadamente peligrosa limitación de los 300 metros para el vuelo en ULM, pasando a operar como cualquier tráfico VFR en espacio G y en todos los demás (excepto el A) al igual que los demás VFR.

También se ha solicitado que las aeronaves de menos de 120 kg (en vez de los 70 kg actuales) no necesiten matrícula ni licencia.



AEPAL
ASOCIACIÓN ESPAÑOLA PILOTOS
AERONAVES LIGERAS

Recordamos la posición de AEPAL en cuanto a la aeronavegabilidad:

- 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 debe dejar la regulación al ULM en el mínimo posible.
- Aeronavegabilidad inicial:
La certificación de tipo debe homologar aquí, de modo automático, las aeronaves certificadas en países de nuestro entorno.
- Aeronavegabilidad Continuada:
La aeronavegabilidad continuada, tanto en las aeronaves con certificado de tipo como en las de construcción por aficionado, debe fundamentarse en el sistema autodeclarativo y responsable, que tan buenos resultados da en términos de seguridad, en algunos países vecinos.

Junta Directiva AEPAL,

Marzo 2019