

Organismo: <b>AESA</b>					
Prioridad	Sector	Subsector	Demanda del Sector	Explicación	Status
1	TODOS	Licencias y Operaciones	SOLICITAMOS LA TOMA DE MEDIDAS DE ALIVIO URGENTES POR PARTE DE AESA POR MOTIVO DEL COVID-19 CON LA AVIACIÓN GENERAL Y DEPORTIVA	<p>Es fundamental el establecimiento de procedimientos que permitan retomar la actividad aeronáutica sin mayores demoras una vez se levante el confinamiento y/o se permitan las actividades aeronáuticas deportivas, a nivel:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Prorroga automática de licencias de vuelo</li> <li>• Prorroga de certificados médicos</li> <li>• Prórroga de ARCs de aeronaves</li> </ul> <p>Hasta al menos 6 meses después de la fecha que se permita la actividad</p>	PENDIENTE
2	ULM	Operaciones	Eliminar de la norma la limitación de no superar en vuelo los 300m AGL.	<p>Es una medida que genera una inseguridad inaceptable, comprobada ya por todos.</p> <p>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.</p> <p>Es decir que en espacio aéreo clase G un ULM pueda volar a cualquier altitud en función de su performance, al igual que puede hacerlo un avión de aviación general.</p> <p>Concretamente desde AEPAL se ha preguntado a AESA, hasta en dos ocasiones, sobre la obligatoriedad o no de practicar durante los cursos de formación a pilotos vuelo lento y pérdidas a los 1.000ft AGL que marca la normativa SIN HABER RECIBIDO NINGUNA RESPUESTA 2 AÑOS DESPUÉS !!!</p> <p>En el 2016, durante la Conferencia de Organizaciones Europeas de ULM (EMF) en la propia sede física de AESA en Madrid, la propia EMF envió una carta a la Directora de AESA expresando su disconformidad ante esta normativa en contra de la seguridad, sin obtener ningún efecto 4 años después !!!</p>	PENDIENTE
3	ULM	Aeronavegabilidad Inicial	<p>OPT OUT para regular aeronaves de hasta 600Kg.</p> <p>AESA no ha solicitado aun a EASA el OPT OUT Para España. Según documentación de EASA de fecha 23 Abril 2020 España no esta dentro de la lista de EASA que lo ha solicitado donde sí están ya los países mas importantes; List of Art.2(8) of Regulation (EU) 2018/1139.</p>	<p>AESA debe especificar cómo concretamente propone que se realice la recertificación y a qué aeronaves, para ser analizado por las Asociaciones, algo totalmente ausente de la propuesta de Real Decreto de febrero 2019.</p> <p>Este proceso debe ser sencillo, alcanzable por el usuario o fabricante titular del certificado de tipo y cubrir incluso los casos donde haya quebrado un fabricante concreto.</p> <p>Desde las Asociaciones hemos mostrado voluntad de trabajar juntos con AESA para la redacción correcta, clara y sólida para alcanzar el fin que perseguimos todos.</p> <p>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.</p> <p>Reconocimiento de las certificaciones de aeronaves en especial de Alemania y República Checa como países líderes en normativa y presencia de pilotos-fabricantes.</p>	PENDIENTE

Organismo: <b>AESA</b>					
Prioridad	Sector	Subsector	Demanda del Sector	Explicación	Status
4	ULM	Operaciones	<p>Falta de respuesta a consultas vinculantes presentadas desde AEPAL en 2018.</p> <p>*Abolición de la necesidad normativa de presencia física de un Jefe de Vuelos en cada aeródromo, en todo momento que haya alguna operación.</p> <p>*Y limite de 1.000 ft AGL especialmente para prácticas de vuelo lento y pérdidas en actividad de Escuela.</p> <p>Aun sin respuesta a fecha Mayo 2020.</p>	<p>Recordamos que aun tampoco se ha recibido respuesta de AESA a las consultas sobre la necesidad de que esté presente el jefe de vuelos de un aeródromo con operación ULM en todo momento, 7 días a la semana....</p> <p>Ni respuesta a la consulta sobre práctica de pérdidas para ULM y su práctica por debajo de 1.000 ft.</p> <p>Situación del todo absurda y que debería provocar la eliminación del requisito de 1.000 ft AGL como altura máxima de vuelo de ULMs, así como abolir la obligatoriedad que esté presente el Jefe de Vuelos, todo día y a toda hora que en un aeródromo hay una operación ULM.</p> <p>HAN PASADO 2 AÑOS DESDE LA ENTRADA EN REGISTRO AESA DE ESTAS CONSULTAS Y AUN NO TENEMOS RESPUESTA !!!</p>	PENDIENTE
5	TODOS	Licencias	<p>Los exámenes teóricos PPL, ULM y SPL no pueden estar centralizados unicamente en SENASA Madrid</p>	<p>Actualmente cualquier aspirante, de cualquier parte de España que desee examinarse debe obligatoriamente viajar a Madrid con los gastos y trastornos que supone.</p> <p>Rogamos se habilite un sistema informático para poder realizar estos exámenes también en las OSV, logrando una cobertura nacional imprescindible.</p>	PENDIENTE
6	ULM	TODOS	<p>Necesidad de creación de Nueva Normativa del Sector ULM</p>	<p>En España existe una normativa que data de 1.982.</p> <p>Desde EASA se deja claro que las aeronaves de &lt; 600 kilos dependerán de la normativa de cada país.</p> <p>España debe crear una normativa adecuada a la evolución de este sector en los últimos casi 40 años.</p> <p>Debe imperiosamente realizarse este trabajo con la ayuda de las Asociaciones, incluyendo aspectos de Operaciones, Licencias, Aeronavegabilidad Inicial y Aeronavegabilidad Continuada.</p> <p>A pesar de las buenas palabras recibidas desde AESA en Diciembre 2018, a día de hoy, Mayo 2020, no se ha convocado aun ni un solo grupo de trabajo.</p>	PENDIENTE
7	ULM	Operaciones	<p>Eliminación de la prohibición de salir de España y de entrada en zonas D (Peligrosas) para ULMs</p>	<p>En el mundo actual no tiene sentido esta exigencia, aun establecida en la ley (hasta que ésta se modifique), debiendo cada operador cumplir con los requisitos de la autoridad aeronáutica local de cada país.</p> <p>En el caso de las zonas D (Peligrosas) debe aplicar lo mismo que para una aeronave certificada como de aviación general.</p>	PENDIENTE
8	TODOS	Operaciones	<p>Ajuste de sanciones diferentes a las de la Ley Penal y procesal de Navegación Aérea para la Aviación General y Deportiva</p>	<p>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 o aeronave de Aviación General como si fuera un avión de línea aérea.</p> <p>Solicitamos se considere y se apruebe la propuesta ya presentada por AOPA a este respecto.</p> <p>Solicitamos se paralice la actividad sancionadora a la aviación general y deportiva hasta contar con una nueva normativa sancionadora proporcionada</p>	PENDIENTE

Organismo: <b>AESA</b>					
Prioridad	Sector	Subsector	Demanda del Sector	Explicación	Status
9	ULM	Operaciones	Implantación de filosofía DTO para escuelas de ULM	<p>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.</p> <p>Los requisitos actuales de AESA para las escuelas de ULM no son claros, en ocasiones parecen ser arbitrarias y los requisitos y formularios, todos ellos, deben ser claros, transparentes y accesibles para todos los usuarios.</p>	PENDIENTE
10	ULM	Aeronavegabilidad Inicial	La certificación de tipo ULM debe homologar aquí, de modo automático, las aeronaves certificadas en países de nuestro entorno. En especial Alemania y República Checa como países líderes en normativa y presencia de pilotos-fabricantes de este tipo de aeronaves.	<a href="https://www.aepal.aero/wp-content/uploads/2018/07/180718-Respuesta-consulta-AESA.pdf">https://www.aepal.aero/wp-content/uploads/2018/07/180718-Respuesta-consulta-AESA.pdf</a>	PENDIENTE
11	ULM	Operaciones	Permitir la realización de trabajos aéreos con ULMs al igual que en otros países europeos como Alemania, Francia, etc	<p>En un momento de crisis económica como la actual, donde vemos cómo el mundo de los drones está creciendo exponencialmente, la legislación del ULM en España debe evolucionar y permitir la realización de determinados trabajos aéreos a este tipo de aeronaves. Actividades tales como la fotografía aérea, y otros deben permitirse.</p> <p>Requiriendo a los pilotos que realicen estas actividades licencia de FI ULM + Verificación de competencia por parte de un FE ULM para anotar en su licencia "Operaciones comerciales permitidas", como hoy día existe en la normativa de planeadores/TMG EASA SFCL.</p>	PENDIENTE
12	ULM	Operaciones	Registro de tiempo de vuelo ULM. Abolición del "Libro de vuelos ULM" en aeródromos y reporte de horas de actividad mensual	<p>En la actualidad hay requisitos distintos de reporte a AESA para aeronaves ULM frente a las aeronaves de aviación general certificada.</p> <p>Los requisitos deben ser idénticos para un tipo de aviación como para la otra, es decir bastar con el logbook del piloto y logbook de la aeronave.</p>	PENDIENTE
13	ULM	Operaciones	Acceso a espacio aéreo controlado para pilotos ULM en aeronaves ULM que posean además de la licencia ULM licencias superiores PPL/CPL/ATPL	<p>La normativa debe cambiar para que lo único limitante para que un ULM entre en espacio aéreo controlado como tráfico VFR sea el equipamiento a bordo requerido para cada espacio aéreo (transponder, radio 8,33) y que el piloto al mando además de poseer la licencia ULM posea alguna de rango superior en vigor PPL/CPL/ATPL.</p> <p>Mientras se modifica el curso de radiofonista ULM con la enseñanza práctica obligatoria para operar en espacios aéreos controlados.</p>	PENDIENTE
14	TODOS	Licencias	Abolir la necesidad que un alumno piloto tenga pasado el reconocimiento médico aeronáutico para iniciar la actividad de vuelo en doble mando	<p>Es fundamental para captar y retener el interés de aspirantes a piloto deportivo que puedan iniciar su entrenamiento de vuelo en doble mando (nunca en vuelo solo) sin la obligatoriedad de haber pasado el reconocimiento médico aeronáutico, de esa forma dichas operaciones aéreas estarían siempre amparadas por el certificado médico del instructor acompañante y dichos aspirantes tendrían siempre la obligación de pasar el médico antes de iniciar la fase de vuelo solo</p>	PENDIENTE

Organismo: <b>AESA</b>					
Prioridad	Sector	Subsector	Demanda del Sector	Explicación	Status
15	ULM	Licencias	Revalidaciones	<p>Las licencias de ULM deberían ser como las EASA FCL es decir sin fecha de vencimiento y tener el sistema de "rolling currency" como las EASA FCL.</p> <p>La revalidación de licencias por tanto se conseguiría si el piloto en su logbook demuestra tener anotado los requisitos de experiencia reciente y cuenta con un reconocimiento médico con vigencia suficiente.</p> <p>Los FI ULM deben tener potestad de firmar en el logbook del piloto las verificaciones de competencia y/o vuelos de chequeo que un piloto ULM necesite.</p> <p>NO a los trámites documentales con AESA, al igual que con las licencias FCL.</p>	PENDIENTE
16	ULM	Aeronavegabilidad Inicial	Reconocimiento de certificados de aeronavegabilidad en casos de compra de ULMs de países europeos	<p>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.</p> <p>Reconocimiento de las certificaciones de aeronaves en especial de Alemania y República Checa como países líderes en normativa y presencia de pilotos-fabricantes.</p>	PENDIENTE
17	Aviación General Certificada FCL	Instructores de Vuelo FI para PPLs	Escasez de Instructores de Vuelo FI y necesidad de abolir el requisito de tener el teórico CPL para ser FI PPL	<p>El tirón que tiene la industria aérea estos años hace que escaseen enormemente los Instructores de Vuelo en escuelas de PPL básicas, DTOS vinculadas a Aeroclubs y similares y que nada tienen que ver con centros de formación integrada ATOs dedicadas al alumno ATPL.</p> <p>Actualmente se exige en el FCL.915.FI la necesidad para el poseedor de una licencia PPL que quiera obtener el FI a contar con la teórica del CPL para poder dar instrucción a alumnos pilotos de PPL. Solicitamos la eliminación de este requisito que en la práctica solo lo obtienen aquellas personas orientadas a llegar a la Aviación Comercial y Lineas Aéreas y por tanto perdiendo la aviación deportiva de PPLs y Aeroclubs un capital humano auténticamente motivado y conocedor que podrían ser extraordinarios Instructores de PPL.</p> <p>Potenciación de la habilitación CRI (SEP) como medida para mitigar la escasez de FIs PPL. Básicamente los CRI (SEP) pueden hacer lo mismo que los FI (SEP) excepto dar formación a alumnos pilotos sin licencia emitida (ab-inicio).</p>	PENDIENTE
18	TODOS	Formación Continua	Necesidad de crear un plan de formación aeronáutica continua para licencias deportivas	<p>En aras de aumentar la seguridad y dado que pensamos el objetivo fundamental de AESA debe ser fomentar la actividad aérea mejorando su seguridad, se echa en falta absolutamente en España un plan nacional de formación desde la Agencia.</p> <p>Se debe tomar ejemplos como la FAA donde tanto pilotos como instructores/examinadores reciben formación periódica a través de medios electrónicos, rogamos visitar y analizar esta web:</p> <p><a href="https://faasafety.gov/default.aspx">https://faasafety.gov/default.aspx</a></p> <p>De igual manera hay una ausencia total de un libro que desarrolle en toda su extensión el Programa de Formación Teórica del piloto ULM-PPL (así como la habilitación de Radiofonista RTC) publicado en la web de AESA. No sirve con especificar genéricamente los puntos del programa teórico, ES FUNDAMENTAL crear un libro que contemple la totalidad del desarrollo teórico que se exija para estas licencias de vuelo deportivas! Al estilo del "Pilot Handbook of Aeronautical Knowledge" de la FAA (PHAK), incluyendo formación específica en fraseología standard para operación en aeródromos no controlados.</p> <p><a href="https://www.faa.gov/regulations_policies/handbooks_manuals/aviation/">https://www.faa.gov/regulations_policies/handbooks_manuals/aviation/</a></p> <p>El sector de Asociaciones en España puede ayudar a AESA en esta tarea como ya hemos hecho en el pasado, es muy importante contar con un libro de referencia.</p>	PENDIENTE

Organismo: <b>AESA</b>					
Prioridad	Sector	Subsector	Demanda del Sector	Explicación	Status
19	TODOS	Aeródromos no controlados	Autorización de operaciones VFR Nocturno en aeródromos no controlados	Autorización a operación VFR Nocturno en aeródromos no controlados y de uso restringido, tales como Casarrubios del Monte o Robledillo de Mohernando que quiere realizar la habilitación de su infraestructura para VFR-N.	PENDIENTE
20	Construcción Amateur	Normativa, Certificación y Operaciones de aeronaves de Construcción Amateur	NO a las diferencias de criterios existentes entre las distintas OSVs en España	<p>La situación de este sector es agonizante por las grandes diferencias de criterios existentes para mismas cuestiones entre distintas OSVs en España.</p> <p>Requerimos una normativa clara, transparente, sin lugar a dudas, en todas las fases de la vida de un proyecto de construcción amateur. No es de recibo para los constructores soportar diferencias de criterio sobre aspectos que no aparecen escritos y requeridos claramente en ningún documento de la norma sino que son interpretaciones de la persona al cargo del expediente en cada OSV.</p> <p>Esta situación genera una indefensión manifiesta y rogamos se ofrezcan FACILIDADES para el florecimiento de este tipo de aviación con enorme futuro en todo el mundo.</p> <p>La normativa debe ser actualizada para que cualquier constructor, en función de su construcción y equipamiento instalado pueda certificar su proyecto bien para vuelo VFR diurno, VFR nocturno o IFR diurno/nocturno, tal y como es aplicable en el resto de Europa</p>	PENDIENTE
21	TODOS	Obligación de Matriculación de aeronaves EASA en registro español	Estando dentro de la Unión Europea es necesario modificar/ derogar la ley existente RD 384/2015 de Matriculación de aeronaves donde se obliga a la matriculación en España de aeronaves extranjeras.	<p>Teniendo Europa libre circulación de personas y bienes y siendo muy habitual en Europa la titularidad por parte de nacionales de bienes muebles (barcos y aeronaves) de otros estados miembros, es un agravio comparativo para España mantener esta ley como de cumplimiento obligatorio.</p> <p>Esto no tiene nada que ver con cumplir con las obligaciones en materia de impuestos, sino en la libertad de poder elegir el país europeo preferido para matriculación.</p>	PENDIENTE
22	ULM	Licencias	Curso de Radiofonista ULM y anotación de competencia lingüística en Ingles	Necesidad de revisar completamente esta habilitación y que se oriente para permitir operar en espacios aéreos controlados, además de para reconocer la competencia lingüística en Ingles.	PEND.
23	Aviación General Certificada FCL	Licencias	Aplicación de nueva normativa SFCL (Planeadores) en España	<p>Con la publicación y puesta en marcha efectiva de esta nueva normativa desde Abril 2020, todas las NAAs (National Aviation Authorities) tienen la obligación de enviar a EASA un informe de la implantación en cada país.</p> <p>Rogamos información de cómo se encuentra este proceso y saber cómo responderá AESA a EASA en este particular.</p>	PENDIENTE
24	TODOS	Circular 16B en ATO No Comercial	Evitar la aplicación de la normativa AESA 16B para el control de la actividad de los instructores y de los alumnos, cuando practican Aviación General y Deportiva (vuelos de placer e instrucción para estas licencias)	<p>En las auditorias de AESA están exigiendo a todas las ATO de Aeroclub un control de la actividad de los instructores y de los alumnos, complicándole la existencia sobretodo cuando alguno de los instructores trabaja para línea aérea.</p> <p>Cuando tengamos la oportunidad, habría que consultar a AESA sobre si realmente es de aplicación dicha circular. Y ello porque el apartado 2 de la 16B señala que será aplicable para "servicios comerciales", mientras que la actividad de escuela en aeroclubes destinada para sus socios no se considera actividad comercial.</p>	PENDIENTE

Organismo: <b>AESA</b>					
Prioridad	Sector	Subsector	Demanda del Sector	Explicación	Status
25	ULM	Operaciones	Reconocimiento de experiencia de nuevos Instructores de ULM con gran experiencia de instrucción en otras disciplinas	<p>En caso de pilotos de alta experiencia y experiencia de FI en otras clases de licencias, y tal y como existe para otras habilitaciones de FI en la normativa EASA FCL, la parte teórica de las habilitaciones de FI debe convalidarse automáticamente (excepto quizás una prueba específica de la parte de legislación España del ULM) y el aspirante a instructor de ULM debe acreditar solamente la parte práctica donde también es necesario el reconocimiento de un % elevadísimo de las 200hrs de vuelo hoy requeridas solo de ULM para un aspirante a FI ULM.</p> <p>Hay casos flagrantes en los que el piloto tiene una aptitud y una experiencia extraordinarias, (experiencia de instrucción en líneas aéreas, militar, p.ej...)</p> <p>Establecer este tipo de requisitos hace perder al ULM un know how extraordinario.</p> <p>Eliminación del requisito de 200 hrs de ULMs para pilotos de alta experiencia (por ejemplo pilotos que cuenten con + 500 hrs totales de otras disciplinas de vuelo), estableciendo un mínimo más bajo, por ejemplo de 50hrs de ULM.</p>	PENDIENTE
26	TODOS	Aeródromos no controlados	Autorización de operaciones IFR en aeródromos no controlados	Autorización a operación IFR en aeródromos no controlados y de uso restringido, tales como Teruel LETL, La Perdiz LEIZ, Casarrubios del Monte LEMT o Robledillo de Mohernando LERM que quiere realizar la habilitación de su infraestructura para IFR, contando con una pista visual. Según documento enviado a David Nieto, AESA titulado "Instrumental Approach Procedures for General Aviation (GNSS based)" creado por la European GNSS Agency (GSA) y European Satellite Services Provider (ESSP)	PENDIENTE
27	ULM Certificado de Tipo	Aeronavegabilidad continuada	Aeronavegabilidad continuada de ULMs con Certificado de Tipo	Los ULMs deben mantener su aeronavegabilidad continuada mediante el modelo autodeclarativo por parte del piloto-propietario, conforme a las recomendaciones y manuales de mantenimiento de aeronaves, motores, aviónica y accesorios que cada fabricante establezca.	PEND.
28	TODOS	Pistas Forestales	Necesidad de hacer pública la información de pistas forestales construidas por motivos de seguridad y operación fuera de campaña de extinción de incendios	Aeródromos y campos de uso forestal, caso concreto de Hiendelaencina. Situación de muchísimas pistas forestales que nos encontramos en nuestros vuelos por España y que en muchas ocasiones ni son publicadas en el AIP ni hay forma oficial de saber de su existencia, no solamente para considerar una posible operación como para saber de su existencia y detalles en situaciones de emergencias, cuando se tratan de infraestructuras pagadas desde organismos públicos.	PENDIENTE
29	TODOS	Operaciones	Los Certificados médicos LAPL o clase II expedidos en otros estados de la UE deben ser admitidos		PENDIENTE
30	TODOS	Licencias	Reconocimientos médicos aeronáuticos, implantación de sistema "Basic Med" como la FAA	<p>Insistimos en que este tipo de aviación recreativa, tanto en vuelo deportivo de placer como de instrucción, no necesita de un control médico habida cuenta de que no se aumenta la seguridad en la práctica. Entendemos que para actividades comerciales de transporte aéreo, pueda ser necesario, pero no para pilotos con uso privado y recreativo de su aeronave o bien instrucción para este tipo de licencias.</p> <p>Ponemos los ejemplos de Francia, Italia, UK ó USA, donde no se requiere ningún certificado especial (se acepta el del médico de cabecera o el carnet de conducir).</p> <p>Solicitamos la implantación de un sistema similar al "Basic Med" que tan extraordinarios resultados está ofreciendo en la FAA USA.</p> <p>Conseguir un sistema similar es absolutamente clave para mantener un mayor número de pilotos con licencias en activo</p>	PENDIENTE

Organismo: <b>AESA</b>					
Prioridad	Sector	Subsector	Demanda del Sector	Explicación	Status
31	TODOS	Licencias	Reconocimiento de horas voladas en aeronaves del Anexo 1 y ULM para la revalidación de PPL/ LAPL/TMG y viceversa	EASA acaba de reconocer que para revalidar una habilitación de PPL o LAPL se pueda computar las horas voladas en ULM, lo que reclamamos y solicitamos es que también sea reconocido a la inversa, es decir que las horas voladas como PPL sirvan para la revalidación de la licencia nacional de ULM.	PENDIENTE
32	TODOS	Licencias	Creación de mecanismo para que los FE puedan anotar una renovación en las licencias directamente sin necesidad de trámite ante AESA	Solicitamos la anotación en licencia por examinadores e instructores para revalidaciones y renovaciones, como establece ARA.FCL.200. Esto permite una gestión directa e inmediata evitando la demora de la tramitación por AESA, además que supondría un alivio de recursos para la Agencia	PENDIENTE
33	ULM	Licencias	Solicitamos que los FE de norma FCL puedan ser a su vez FE de ULM	Consideramos que sería de justicia y por razones de convergencia en este tipo de aeronaves que los FE de normativa FCL puedan ser a su vez FE de ULM cumpliendo los siguientes requisitos: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Que sean examinadores conforme a la norma EASA-FCL y además,</li> <li>• Sean FI de ULM</li> </ul>	PENDIENTE
34	ULM	Licencias	Solicitamos que siempre en casos de renovación de licencias de ULM (tras su caducidad) baste realizar una verificación de competencia con un instructor FI y no únicamente con un examinador FE	Reclamamos esta modificación de la normativa para permitir una mayor agilidad en el proceso y darnos mayor capacidad de retención de pilotos y licencias en activo	PENDIENTE
35	Aviación General Certificada FCL	Licencias	Basic Instrument Rating desde las DTOs	EASA ha demostrado que la meteorología es causa fundamental de accidentes y fomentar el vuelo IFR es un elemento clave de seguridad.  Ya se ha publicado que el Basic Instrument Rating (BIR) será operativo desde septiembre 2021. Dado que el entorno natural de enseñanza será más DTOs que ATOs, no tiene sentido que la norma obligue a ATOs exclusivamente para esta formación.	PENDIENTE
36	TODOS	Operaciones	Hidroaviones civiles	La hidroaviación civil en España no puede despegar por problemas legales. Necesidad de autorizar hidrosuperficies, de autorizar un FI de FI (FE) de categoría Hidro, tanto para licencias FCL como ULM. que posteriormente pueda formar a FIs Hidro que a su vez inicien una actividad de escuela.  Necesidad de este apoyo para que proyectos como el pantano de Alange o Pollensa vean la luz.  Solicitamos que los hidroaviones y anfibios puedan amerizar en cualquier lugar, aguas interiores y aguas exteriores donde esté autorizada la navegación marítima a motor, a discreción y bajo la responsabilidad del piloto, siguiendo las normas internacionales de operación de hidroaviones.	PENDIENTE
37	TODOS	Operaciones	Bush Flying y Mountain Rating en España	Necesidad de creación de esta habilitación en España y fomento de la actividad	PEND.
38	ULM	Operaciones	Entrada en España de aeronaves ULM extranjeras bajo el único requisito de la realización de un plan de vuelo	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, como ocurre en aviación general certificada dentro del entorno europeo.	PENDIENTE

Organismo: **AENA**

Prioridad	Sector	Subsector	Demanda del Sector	Explicación	Status
1	TODOS	Aeropuertos AENA	SOLICITAMOS LA TOMA DE MEDIDAS DE ALIVIO URGENTES POR PARTE DE AENA POR MOTIVO DEL COVID-19 CON LA AVIACIÓN GENERAL Y DEPORTIVA	<p>Es fundamental el establecimiento de procedimientos que permitan retomar la actividad aeronáutica sin mayores demoras una vez se levante el confinamiento y/o se permitan las actividades aeronáuticas deportivas, a nivel:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Moratorias en pago de alquileres y estacionamientos en plataforma</li> <li>• Necesidad de mantener abiertos y con horarios operativos amplios los aeropuertos de AENA</li> </ul> <p>Máxime cuando el art. 3º del RD 217/2014, permite a AENA un uso flexible y pasar de uso publico a uso restringido según las necesidades de las operaciones.</p> <p>Acordémonos que a raíz de la ultima crisis AENA empezó a restringir los horarios operativos de sus aeropuertos medianos y pequeños (los mas usados por la AG) a los horarios de los pocos tráficos comerciales, dejando a la AG sin posibilidad de volar. Caso extremo fue el de Vitoria que estuvo años solo abriendo de noche. Este fue por lo que desde las asociaciones impulsamos con urgencia este RD para volver a horarios decentes.</p> <p>Para aplicar desde el comienzo del periodo de confinamiento y hasta al menos 6 meses después de la fecha que se permita retomar la actividad</p>	PENDIENTE
2	TODOS	Aeropuertos AENA	Respuesta a las situaciones de abusos e incongruencias en información publicadas en el AIP España	<p>Según emails enviados en Enero 2019 por las Asociaciones a AENA y AESA, Director de Aeropuertos, Sr David Nieto con Auditoria realizada al AIP España.</p> <p>Adjuntamos dicha auditoría en pestaña nº 5 de este documento.</p> <p>Rogamos el análisis individualizado aeropuerto a aeropuerto y respuestas concretas con soluciones para cada caso, todavía a fecha de Mayo 2020 no hemos recibido ninguna.</p>	PENDIENTE
3	Aviación General Certificada FCL	No al requisito de algunos aeropuertos a presentar el plan de vuelo impreso en papel.	Falta de estandarización en red de aeropuertos AENA	<p>Tengan presente que las oficinas AIS no están siempre cerca de los accesos para la aviación general, dando como resultado que si uno tiene que ir a las oficinas, de que sirve hacer el plan de vuelo por internet. Les pongo ejemplos recientes.</p> <p>Aeropuerto de Almería: Hay que acudir al AIS a que te sellen el plan de vuelo, si no, no te lo admiten en el control de accesos.</p> <p>Aeropuerto de Córdoba: En remarks deben ir nombres y DNI de los tripulantes. El encargado de seguridad, toma nota de los datos y sella el plan de vuelo y en el AIS te lo recogen. Si no llevas plan de vuelo impreso, hay que ir al AIS a recogerlo y salir para que te lo sellen.</p> <p>Aeropuerto de Madrid Cuatro Vientos: En remarks deben ir nombres y DNI de los tripulantes.</p> <p>Aeropuerto de Sevilla: En remarks deben ir nombres y DNI de los tripulantes, pero aparte, los encargados de seguridad toman nota en un cuaderno de los datos del vuelo y de la tripulación, teniéndolos que firmar el comandante.</p> <p>No es de recibo que no existan unos requisitos uniformes y en concordancia con las que se adoptan en Europa para este tipo de vuelos para toda la red de aeropuertos que gestionan.</p>	PENDIENTE



Organismo: <b>AENA</b>					
Prioridad	Sector	Subsector	Demanda del Sector	Explicación	Status
4	Aviación General Certificada FCL	Costes abusivos por suministro de combustible en aeropuertos de red AENA	No a los incrementos de costes abusivos y sin control que minan nuestra actividad. No tienen proporción estos costos para el valor que supone un repostaje en nuestra flota media de aeronaves.	<p>Las tarifas de precios por puesta en servicio han subido de forma indiscriminada y sin previo aviso. El aumento ronda el 125%.</p> <p>En la puesta a bordo ellos se lavan las manos y dice que nos repercuten lo que el agente les dice. Cada vez hay mas aeropuertos donde cobran lo mismo por repostar un Boeing 737 que una Cessna 172, por no hablar de las prioridades que marcan las compañías. La AG, con su Avgas, queda para cuando no hay servicio a la aviación comercial o de Negocios (Eso incluye a los jets privados).</p> <p>Se imaginan si un día les estuvieran repostando en una gasolinera y por el hecho de venir un camión (que carga más) le interrumpieran el servicio, para darle preferencia? Esto NO es ninguna exageración. Nos han ocurrido casos donde se nos ha dado la vuelta el camión de suministro porque llegó un Jet privado y pidió combustible.</p> <p>Esto es verificable tomando las listas de precios desde Junio 2019 que es cuando empezaron los despropósitos, coincidiendo con la irrupción de nuevos agentes de puesta a bordo en los aeropuertos, en el caso de Sevilla fue SLCA a la que participa Repsol. Hemos hablado con responsables de estas empresas y nos comentan que ellos se atienen a las tarifas máximas que marca Aena. Debemos entender entonces que la diferencia que tenía CLH entre el Avgas y el Jet era por propia voluntad? Nos cuesta creerlo.</p> <p>Lo cierto es que CLH ha aprendido, y ahora nos cobra 30 euros si somos clientes de Repsol, curiosamente Cepsa nos ofrece con la misma CLH los antiguos 13,44 Euros por puesta a bordo. Tanto ha aprendido CLH que se han hecho con la licitación de Reus y Sabadell, y ya han comentado que mantienen los precios que tenía SLCA.</p>	PENDIENTE
5	TODOS	Aeropuertos AENA	Handling	<p>Se debe minimizar la exigencia de handling, principalmente a las aeronaves basadas en dicho aeropuerto. En todo caso, se ha de respetar la tarifa máxima de 9 Euros y sin otras cantidades adicionales no justificadas en otros conceptos.</p> <p>No al pillaje de los handling obligatorios.</p>	PENDIENTE
6	TODOS	Aeropuertos AENA	FBOs	<p>Garantizar que a los aeropuertos se pueda acceder y salir gratuitamente. Existen aeropuertos que se están estableciendo terminales privadas en las que exigen 60 Eur/persona por entrar y 60 Eur/persona por salir. Debe garantizarse siempre una entrada y salida "pública".</p>	PEND.
7	TODOS	Aeropuertos AENA	Implementación del VFR NOCTURNO en aeropuertos como Cuatro Vientos Sabadell y Son Bonet. Aproximaciones IFR a estos aeropuertos.  La Aviación General no puede estar inoperativa en las principales ciudades de España, Madrid y Barcelona.	<p>Desde las Asociaciones solicitamos la apertura de infraestructuras de uso publico para VFR Nocturno, especialmente Cuatro Vientos, Sabadell y Son Bonet, cuando dichas infraestructuras ya cuentan con todo lo necesario y operan de hecho en nocturno para aeronaves de estado.</p> <p>No poder operar VFR Nocturno en estas infraestructuras suponen una merma de los derechos y libertades de la aviación general que deben realizar largos vuelos a otros aeropuertos, tales como Sevilla, Jerez y otros para poder hacer sus operaciones VFR-N.</p> <p>Solicitamos la activación de estas infraestructuras inicialmente en horarios hasta las 22 hrs locales durante todo el año, tiempo mas que suficiente en horario de invierno por ejemplo para desarrollar esta actividad en aeródromos con fuerte base de escuelas, ATOs y DTOs.</p> <p>También para estos aeropuertos no es comprensible y se demanda desde las Asociaciones la publicación de aproximaciones instrumentales a estos 3 aeropuertos. Aproximaciones instrumentales con los mínimos que las infraestructuras actuales permitan, tales como aproximaciones de no precisión GPS RNAV que podrían incluso no requerir de equipos adicionales en tierra y permitir a estos aeródromos tráficos de entrada y de salida con planes de vuelo instrumentales. Recordemos que en España ya hay aeropuertos con pistas visuales y aproximaciones instrumentales a ellas, ejemplo El Hierro o La Seu de Urgell.</p>	PENDIENTE

Organismo: <b>AENA</b>					
Prioridad	Sector	Subsector	Demanda del Sector	Explicación	Status
8	Aviación General Certificada FCL	Limitaciones a vuelos VFR desproporcionadas en TMA Málaga	<p>(2) ÁREAS 3A, 3B: No se permite tráfico VFR, excepto de aeronaves de Estado, helicópteros, vuelos sanitarios y de salvamento (ver limitaciones relacionadas en AD 2-LEMG apartado 2):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Desde el 1 de enero hasta el 30 de junio y desde el 1 de septiembre hasta el 31 de diciembre: 0900-1300 (LT);</li> <li>- Desde el 1 de julio hasta el 31 de agosto: 0700-1400 y 1600-1900. //</li> </ul> <p>AREAS 3A, 3B: VFR traffic is not permitted, except for government aircraft, helicopters and medical/rescue operation flights (see related restrictions in AD 2-LEMG item 2):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- From January 1 to June 30 and from September 1 to December 31: 0900-1300 (LT);</li> <li>- From July 1 to August 31: 0700-1400 and 1600-1900.</li> </ul>	<p>Esto significa una restricción importante a los vuelos VFR en un área muy extensa, que cercena todas las rutas este/oeste, que son las rutas habituales en nuestra comunidad autónoma, sin ninguna alternativa razonable. Esta restricción nos obliga a volar a menos de 1000 pies con un perfil montañoso que es imposible de cumplir con márgenes de seguridad, teniendo en cuenta las performance de nuestras aeronaves. Aumenta significativamente el peligro de colisión con la fauna de la zona. Nos imposibilita poder reducir el consumo de nuestros motores al obligarnos a volar por debajo de mil pies, o a dar un rodeo considerable. Impide las operaciones de ida y vuelta en un día, salvo que se vuele a menos de mil pies. Degradación de la cobertura radio y radar debido a la baja altitud.</p> <p>Rogamos se tomen en cuenta estas consideraciones y se establecieran alternativas que permitiesen la coexistencia de todos los usuarios del espacio aéreo.</p>	PENDIENTE
9	TODOS	Aeropuertos AENA	Acceso a Hangaraje y Oficinas a precios proporcionales	<p>La ausencia de espacios de hangar es norma en una cantidad importante de aeropuertos de la red. Es fundamental disponer de espacios para la construcción de hangares y/o aprovechar los existentes según el caso.</p> <p>Poner en marcha la ejecución de los planes directores de muchos aeropuertos que a pesar de ser aprobados JAMAS se ejecutaron, como es el caso de Madrid Cuatro Vientos, Barcelona Sabadell y otros</p>	PENDIENTE
10	TODOS	Accesibilidad de la aviación general a los aeropuertos de la red de Aena	Tarjetas a miembros de entidades y empresas basadas en los aeropuertos de la red, para el acceso al lado Aire	<p>Previamente hay que realizar y aprobar un curso de seguridad aeroportuaria. Proponemos que dicha tarjeta se haga extensiva a todos los miembros de las asociaciones que tienen su base en aeropuertos y que su validez sea extensiva al resto de aeropuertos de la red (el curso es el mismo en todos) y ya que el propietario es valedor de una capacitación en cuestiones de seguridad, que le sirva para se le exima de la necesidad de contratar handling, a él y a las personas que lleva a bordo.</p>	PENDIENTE

Organismo: <b>AENA</b>					
Prioridad	Sector	Subsector	Demanda del Sector	Explicación	Status
11	TODOS	Datos personales en FPL	AENA esta exigiendo en diversos aeropuertos, conforme al PNS, que en el plan de vuelo se indiquen los nombres completos y DNIs de la tripulación y todos los pasajeros	<p>Existe una clara discriminación respecto a la aviación comercial que no aportan estos datos y, además, existe un claro incumplimiento en la normativa de protección de datos ya que los planes de vuelo (como documento estrictamente aeronáutico) son distribuidos y accesibles por todas las dependencias de control que no tienen la necesidad de conocer estos datos, cediendo a terceros estos datos sin la debida necesidad ni consentimiento. Aquí debería pedirse:</p> <p>A ENAIRE: Que prohíba introducir datos de carácter personal en su sistema y recuerde a AENA que es un documento aeronáutico cuyo contenido y fin esta regulado, no pudiéndose incluir datos de carácter personal.</p> <p>Instar la modificación de la parte restringida del PNS para eliminar dicha exigencia.</p>	PENDIENTE
12	TODOS	Aeropuertos AENA	Creación de plataformas independientes de Aviación General	<p>Favorecer las plataformas independientes de Aviación General y evitar los handlings obligatorios. La Aviación General no es la aviación ejecutiva, y por tanto no se la puede obligar a pasar por los FBOs que son para esta aviación, aunque se denomine esta zona como de aviación general. Lo que puede pagar un avión ejecutivo por los servicios que demanda no lo puede pagar la Aviación General y Deportiva.</p> <p>En todo caso aplicando como costes por todo concepto una tasa de 9 Euros en concepto de Servicio de Acompañamiento en Plataforma, tal y como ya ha sido arduamente reclamado desde AOPA.</p>	PENDIENTE

Organismo: <b>ENAIRE</b>					
Prioridad	Sector	Subsector	Demanda del Sector	Explicación	Status
1	TODOS	Rediseño de CTRs en curso y no aprobados	CTRs de Asturias y Reus	Consideramos existe un retraso más que notable en la aprobación final y publicación en el AIP de estos CTRs modificados, rogamos la finalización del proceso ASAP para poder acometer otros en España.	PEND.
2	TODOS	CTRs y TMAs	Necesidad de reducción de CTRs, TMAs con dimensiones y alturas actualmente muy desproporcionadas y muy inseguras para cualquier operación VFR con personas a bordo	Ejemplos como el espacio aéreo clase D de Valladolid, León, Santander. TMA de Galicia con ENORME extensión de terreno limitando la operación VFR a máximo 1.000 ft AGL que eleva enormemente el riesgo para la operación y molestias a la ciudadanía que vive debajo  Hay muchos otros ejemplos en España.	PENDIENTE
3	TODOS	FIS	Creación de Servicios de Información de Vuelo (FIS) y no obligatoriedad de contar con Plan de Vuelo (FPL) activo para obtener sus servicios	Se solicita que los nuevos servicios de información de vuelo (FIS) al estilo de los que ya existen en Francia, Portugal y muchos otros países, en ningún momento se condicione la prestación del servicio de información a tener un plan de vuelo presentado (FPL), es decir que el servicio se preste a cualquier aeronave que llame en la frecuencia correspondiente.  Se pone de manifiesto que hay grandes diferencias de criterio y servicio entre distintas zonas en España, Madrid (donde el servicio FIS a VFRs es inexistente), Barcelona, Valencia o Canarias, siendo necesaria una estandarización a nivel nacional.	PENDIENTE
4	TODOS	Parques Nacionales y Espacios Aéreos	Parque Nacional de Guadarrama	Estamos muy muy preocupados con este asunto del PRUG Parque Nacional del Guadarrama y su traslado al AIP que es a fin de cuentas lo único que nos legisla a las aeronaves.  El mayor problema que vemos es la falta de criterio aeronáutico que existe en el desarrollo del documento PRUG PN Guadarrama.  A nivel europeo y mundial, pero me centro a nivel europeo, no existen limitaciones tan severas como la prohibición de vuelo a menos de 3.000 metros AGL, esto es un disparate de altura, en todo caso se usan PIES y no METROS. Por lo tanto en toda la extensión del documento, y sin entrar a las razones de base que motivan este documento, solicitamos, imploramos, rogamos, requerimos que allá donde se habla de metros, se cambie a pies.  Por lo tanto donde se habla de 3.000 metros, que sean 3.000 pies.  Donde se habla de 500 metros, sean 500 pies.  Donde se habla de 300 metros, sean 300 pies.  Hemos adjuntados ejemplos de otras zonas europeas, en Francia Alpes y zona de Mont Blanc (Vanoise protected area), Kienberg und Schwarzenberg en Alemania, Holme next the Sea Bird Sanctuary (UK), donde obviamente se han realizado extensísimos estudios de impacto ambiental jamás alcanzando conclusiones tan severas con la aviación y especialmente con una actividad tan inocua y sostenible como el VUELO A VELA, SIN MOTOR.  Es por ello que repetimos: solicitamos, imploramos, rogamos, requerimos que allá donde se hable de metros, se cambie a pies.  Adicionalmente les recordamos que el formato EASA Europa para denominar espacios aéreos en zonas de fauna protegida son precisamente eso, "Zonas de Protección de Fauna Protegida" identificadas con áreas geográficas marcadas en color verde en las cartas aeronáuticas Y NUNCA como zonas Restringidas/ Restricted Airspace (R), marcadas por zonas de protección de color rojo en las cartas aeronáuticas.	PENDIENTE

Organismo: **ENAIRE**

Prioridad	Sector	Subsector	Demanda del Sector	Explicación	Status
5	TODOS	Aeródromos Restringidos	Creación de un "DORITA" como método para evaluar la situación de los aeródromos para Aviación General y Deportiva.	Al igual que existe para aeropuertos de la red AENA el DORA (Documento de Regulación Aeroportuaria) se solicita realizar un "DORITA" como método para evaluar la situación de los aeródromos para Aviación General y Deportiva.	PENDIENTE
6	TODOS	TMA de Madrid	Propuesta de ENAIRE de remodelación del TMA de Madrid	<p>Desde Septiembre 2018 las Asociaciones venimos reclamando cambios en la propuesta de TMA de Madrid, sin ser atendidos en nuestras peticiones.</p> <p>A fecha 25 de Febrero 2019 ampliamos nuestras alegaciones y reclamaciones enérgicas adjuntando otro estudio específico en fichero .PDF adjunto, al constatar que desde ENAIRE ya se han nombrado las intersecciones IAF para las pistas 18R y L de Barajas, por tanto no teniendo en cuenta nada de lo argumentado.</p> <p>Está a la orden del día el riesgo de los impactos con buitres, como en el aeropuerto de Bilbao en días recientes, por tanto la propuesta de bajar las MHAs de los IAFs a las pistas 18R y L de Barajas es un despropósito que es peligroso para la aviación comercial como indica OACI, no será operativo y supone mermar de espacio aéreo a la aviación general y otros usuarios.</p> <p>a. Solicitud de renombrar como espacio aéreo clase D (o C o incluso B) en lugar de A (que prohíbe expresamente el tráfico VFR en todos los casos) a todo el espacio reservado en el TMA Madrid a IFRs, por debajo de FL180.</p> <p>Esto permitiría que un controlador, en función del tráfico, pudiera autorizar en su caso el paso de tráficos VFR. Siendo todo espacio A en algunos casos hasta el suelo, el controlador tiene imposibilitado esta posibilidad.</p> <p>Desconocemos cualquier otro lugar en el mundo donde se utilice el espacio aéreo clase A hasta el suelo de forma tan generalizada como en el TMA de Madrid.</p> <p>b. Lado Oeste del nuevo sector propuesto A04.</p> <p>Se deben mantener unas altitudes máximas VFR de 10.000 ft u 11.000 ft. Bajar de 9.500ft a 9.000 ft como máxima de sector VFR es una gran pérdida para el vuelo sin motor y la aviación general.</p> <p>Se debería mantener o aumentar, uso racional del espacio aéreo, en días de configuración Norte, por qué esa restricción está pensada en proteger llegadas instrumentales desde el NW (RILKO). Posibilidad de activar sectores en función de configuraciones norte o sur.</p> <p>Estos sectores VFR no se han rediseñado para permitir mas espacio al sector inferior tras elevar las MEA y MHA aproximándose por RILKO. Es VITAL ganar franja de espacio en esta zona del TMA, toda la cuerda de la Sierra de Guadarrama y hasta Gredos.</p> <p>Ocurre igual con los sectores norte A02 y A09.</p> <p>c. Sectores A16 y A17.</p> <p>Se mantiene una máxima VFR de 7.000 ft, cuando solicitamos se aumente hasta 11.000 ft.</p> <p>7.000 ft es muy baja altitud para el terreno montañoso que hay justo debajo en curso a Ávila y zona San Martín de Valdeiglesias que es la conexión en vuelo sin motor con Gredos y una zona donde la aviación general necesita más separación del terreno montañoso.</p> <p>Se solicita encarecidamente en las STAR que pasan por AVILA-NVS (Navas) (STAR ZMR 3C) establecer una MEA de 11.000 ft en lugar de los 9.000 ft actuales, al igual que los 11.000 ft de mínima que hoy día tienen las STAR desde ORBIS (ORBIS 1C) que siempre pasan NVS a mínimo 11.000 ft (y habitualmente muy por encima) y por ello solicitamos una máxima para vuelos VFR de 10.000 ft en los sectores visuales A16 y A17.</p>	PENDIENTE

Continúa...&gt;

Organismo: **ENAIRE**

Prioridad	Sector	Subsector	Demanda del Sector	Explicación	Status
6	TODOS	TMA de Madrid	Propuesta de ENAIRE de remodelación del TMA de Madrid	<p><i>Continuación...&gt;</i></p> <p>Estos pedidos buscan entre otras cosas una mayor separación con el terreno, poder estar más alejados de los muchísimos buitres que existen en la sierra de Madrid y que son una amenaza a la aviación comercial y general y obtener acceso a un espacio aéreo infrautilizado por la aviación comercial (ya que no vuelan tan bajo por allí) para la actividad de aviación general y de vuelo sin motor que les permita conectar las sierras de Guadarrama y Gredos por un corredor con altitud máxima VFR de 10.000 ft.</p> <p>d. Sector A10. No comprendemos qué procedimiento instrumental y uso efectivo por parte de aviones comerciales operando hacia Barajas para la existencia de una máxima de sector VFR de 6.000 ft estando a tantísimas millas de Barajas. Solicitamos el incremento de dicha altitud máxima.</p> <p>Reflexión necesaria y acertada entre las mínimas de sector radar posibles y la decisión de a partir de que nivel comienza el espacio aéreo controlado: Únicamente el uso necesario y efectivo del espacio aéreo por parte de los tráficos comerciales pesados debe marcar las mínimas de espacio aéreo controlado y nunca la mínima de sector radar que permita una zona por su orografía o características del equipo radar.</p> <p>e. Espacios B, C, D y E delegados a la Base Aérea de Torrejón. No comprendemos en qué parte del mundo se entiende un espacio aéreo clase G prohibido a los tráficos VFR civiles, esa clasificación de espacio aéreo no existe. Es necesario encontrar otra definición a este espacio aéreo ya que las cartas de vuelo más importantes del mundo, Jeppesen, cartas VFR Air Million, SkyDemon, AirNavPro, etc hoy día no saben cómo representarlo por no existir nada igual en el mundo.</p> <p>Un piloto extranjero no entiende esta actual clasificación de espacio aéreo cerca de Torrejón.</p> <p>Propuestas de solución: que los sectores B y C permitan el tráfico VFR civil hasta 1.000 ft AGL, que los sectores A, B y C sean espacio aéreo clase D (y por tanto controlado por Torrejón TWR) desde el suelo hasta 1.000 ft AGL o bien crear un nuevo pasillo visual al que solo se pueda entrar previa autorización de Torre Torrejón a través de la zona A22 a máximo 1.000 ft AGL.</p> <p>Desde las Asociaciones del sector hemos enviado también por escrito estas solicitudes a ENAIRE y AESA para que sean tenidas en cuenta antes de la publicación de la siguiente modificación al TMA de Madrid, pero su publicación no ha tenido en cuenta nuestros comentarios.</p>	PENDIENTE
7	TODOS	Aeródromos en AIP España	Necesidad de tener correcta información de Aeródromos Restringidos en el AIP, y creación de sistemas para que los gestores de un aeródromo mantengan su información actualizada y puedan emitir o anular NOTAMs puntuales	<p>Solicitamos que revisen la Información efectivamente publicada de aeródromos restringidos en el AIP, ya que en el epígrafe AD 1.3., en la lista de aeródromos restringidos no se publican las 4 siglas de código de aeródromo OACI, un dato absolutamente fundamental para la presentación de planes de vuelo, etc.</p> <p>Necesidad de creación de sistemas para que los gestores de aeródromos publiquen y actualicen información relativa a sus instalaciones (longitudes y orientación de pistas, procedimientos locales, servicios, etc)</p> <p>Desde las Asociaciones les solicitamos la creación de un sistema fácil y sencillo para que los Gestores de aeródromos tengan la posibilidad de emitir NOTAMs para aeródromos restringidos y así poder informar por los canales mundialmente reconocidos a estos efectos de cualquier información local de aeródromo.</p>	PENDIENTE

Organismo: <b>ENAIRE</b>					
Prioridad	Sector	Subsector	Demanda del Sector	Explicación	Status
8	TODOS	Operaciones	Solicitud de mayor formación y mayor sensibilidad de los controladores respecto al vuelo VFR y la aviación general, así como incentivar a que en AESA y en Enaire hayan más pilotos.	<p>Es necesario mejorar la cultura aeronáutica de una parte importante de los controladores aéreos en España.</p> <p>No es de recibo que constantemente se fuerce a tráficos VFR a descender a corredores a 1.000ft AGL en muchas ocasiones en zonas de España de terreno accidentado, cuando en muchos casos (dependiendo obviamente de la carga de trabajo del controlador y tráfico en ese momento) podrían ser autorizados a transicionar zonas manteniendo sus niveles de crucero, respondiendo un determinado código de transponder y en contacto radio.</p> <p>Fuera de España el servicio habitual es ese, aquí en España es la excepción y no la regla; lo que atenta a la seguridad de estas operaciones.</p> <p>El control aéreo está para administrar de la mejor forma posible el espacio aéreo asignado para todos los usuarios de ese espacio aéreo.</p>	PENDIENTE
9	TODOS	Aproximaciones a grandes aeropuertos	Solicitamos la implantación de procedimientos de llegada TRAN en los aeropuertos principales	<p>Siguiente el buen ejemplo de Barcelona El Prat, rogamos se extiendan los procedimientos de llegada TRAN a través del diseño de "parrillas" o "trombones" de llegada, lo que indudablemente es la clave de la gestión en aeropuertos de alta densidad de todo el mundo, reduciendo las millas voladas, contaminación, emisiones, manteniendo a los tráficos más próximos al aeropuerto en todo momento y ser la mejor manera de secuenciar aproximaciones con el menor uso posible de espacio aéreo horizontal</p>	PENDIENTE
10	TODOS	Zonas D, R o TSA	Zonas D, R o TSA en desuso o con horarios y dimensiones sin sentido	<p>Pedimos la realización de una auditoria anual de todas las zonas D y R en España, es decir su adecuación y justificación de dimensiones, alturas protegidas, días de la semanas y horarios de uso, activación/desactivación en función de usos, etc</p> <p>Se mencionan algunos de los casos mas sangrantes como:</p> <p>LED45 Manresa, SFC-5.000 ft, reservada a ejercicios de aeroclub, que hace décadas no es utilizada. YA CONSEGUIDA SU ANULACIÓN, PENDIENTE DE BORRAR DEL AIP.</p> <p>LED48 Sanchidrián, SFC-11.500ft, ejercicios de paracaidismo. Cuando hace mas de 20 años que el aeródromo esta cerrado y sin ninguna actividad, por tanto nadie ha auditado que sea necesaria la protección de ese espacio aéreo y sigue publicada indefinidamente .....</p> <p>LER71A, B y C: Enorme extensión de millones de metros cuadrados que cubre parte de León, Zamora, Valladolid, Salamanca, Cáceres, Ávila y Toledo. Restringida de Lunes a Viernes desde 1.000 ft o 2.000 ft AGL hasta FL240 (FL100 en la LER71A). Absolutamente desproporcionada dimensión para el uso dado, deberían activarse NOTAMs y en todo caso en polígonos de dimensiones mucho mas ajustadas a la actividad que se requiera.</p> <p>Por qué la escuela de pilotos ADVENTIA, basada en el aeropuerto de Salamanca, una empresa privada a todos los efectos, está exenta de las limitaciones de la LER71 y ademas opera sin las limitaciones que tienen otros usuarios en este aeropuerto ?</p> <p>Y otros muchos casos.</p> <p>Hoy día el Ejercito del Aire en España utiliza el criterio FUA (Flexible Use of Airspace) informando con al menos 1 semana de anticipación las necesidades de reservas de espacio para sus operaciones y que coordinan con el ATC militar la activación y desactivación en tiempo real de cada zona. La cuestión es que esa información no se traslada en tiempo real a los usuarios y las zonas reservadas como D y R cuentan para los usuarios civiles con los horarios y restricciones publicadas en el AIP.</p>	PENDIENTE
11	TODOS	Operaciones	Necesidad de crear aproximaciones RNP a todas las cabeceras no servidas actualmente por una aproximación de precisión	<p>Ademas de ser un requerimiento de EASA para 2024, consideramos fundamental crear este tipo de aproximaciones para todas las cabeceras de aeropuertos no servidas actualmente por una aproximación instrumental.</p> <p>Preferiblemente deben ser con mínimos LPV y se debe evitar en el diseño de nuevos procedimientos que sean un overlay de los ya existentes, es decir, creándolas de cero se pueden diseñar procedimientos mas eficientes que los antiguos</p>	PENDIENTE

Organismo: **ENAIRE**

Prioridad	Sector	Subsector	Demanda del Sector	Explicación	Status
12	TODOS	Operaciones	Transiciones y cruces de CTRs por tráfico VFR	Integración de tráfico en circuito VFR en aeródromos controlados y el cruce de un CTR pasando por la vertical del aeródromo/aeropuerto como método más eficiente en lugar de obligar a dar grandes rodeos, a 1.000ft AGL, muchas veces sobre zonas montañosas o sobre el mar a tráfico VFR	PEND.
13	TODOS	Operaciones	Falta de cobertura de radio en varios sectores de TMAs y FIRs por debajo de FL100	Nos estamos refiriendo a las frecuencias de Madrid Control de dichas zonas geográficas.	PEND.
14	TODOS	No al cambio de denominación ya efectuado de espacios aéreos por donde pasan aerovías	No a renombrar como espacio aéreo clase D todo espacio aéreo por donde para una aerovía en España (y sus 5 NM a la izquierda y derecha de su eje) entre FL100 y FL145	<p>Nos ha resultado sorprendente a las Asociaciones cómo se ha llevado a cabo el cambio de renombrar de E a D todo el espacio aéreo por el que pasa una aerovía en España entre FL100 y FL145.</p> <p>Claramente se ha incumplido la consulta a los usuarios porque nunca se ha hecho específicamente.</p> <p>En una situación donde se dice desde ENAIRE que los controladores tienen mucho trabajo, sin duda este cambio obligará a que cualquier tráfico visual llame a los controladores de sector para solicitarles cruces de estas zonas, cuando claramente a esas altitudes hay poquísimos tráfico IFR Comercial Pesado (aerolíneas de pasajeros y carga), además que tienen muy poco sentido en un momento donde las rutas RNAV directas pueden pasar por cualquier sitio.</p> <p>Desde el punto de vista de las Asociaciones nos parece que se está produciendo un desconocimiento de lo que consiste el espacio aéreo clase E y en todo caso otra medida intermedia a analizar es la de crear a estos niveles zonas TMZ (Transponder Mandatory Zones) como en otros países europeos.</p> <p>Además resulta inalcanzable para la mayoría de aviones de aviación deportiva alcanzar MEAs de aerovías por encima de FL100 como ahora se propone, cuando en caso de áreas geográficas sin obstáculos las MEAs podrían ser muy inferiores y permitir a las escuelas de vuelo y usuarios privados volar en IFR con monomotores ligeros, como precisamente AESA reclama como objetivo número 1 para la Aviación General en toda Europa.</p> <p>Es especialmente difícil para el vuelo sin motor, al no poder especificar en un plan de vuelo con antelación la ruta o alturas de su vuelo, por depender de la meteorología, por lo que para estos casos rogamos se establezca un sistema de creación de plan de vuelo AFIL (desde el aire) tomando los datos básicos de dicho tráfico al estilo de Francia y no el sistema tedioso actual de carga en SATCA.</p>	PENDIENTE
15	TODOS	INSIGNIA	Solicitud de mejoras para INSIGNIA	Tras el envío de la primera versión tras el lanzamiento de INSIGNIA, se nos invitó a las Asociaciones a hacer una serie de comentarios. Estos se enviaron ya a ENAIRE de forma detallada, quedamos a la espera de saber su evolución	PEND.



Organismo: <b>DGAC</b>					
Prioridad	Sector	Subsector	Demanda del Sector	Explicación	Status
1	TODOS	Función de Supervisión y Control	Creación de mesa permanente de Aviación General y Deportiva	Debido al absoluto estado de dejadez que tiene la Aviación General y Deportiva en España, la DGAC debe crear un nuevo instrumento que sienta en una misma mesa a cada una de las Agencias con las 3 Asociaciones del sector de forma periódica para avanzar en los pendientes de forma fluida. De otra forma la distancia en el desarrollo del sector frente a los países de nuestro entorno aumentará más, si es que eso es posible ....  Insistimos aún más para que se reanuden cuanto antes las reuniones de trabajo auspiciadas por la DGAC a raíz de las quejas y demandas de RACE y AOPA en el marco del DORA, con AENA	PENDIENTE
2	TODOS	Plan Estratégico AG	Plan Estratégico para el desarrollo de la Aviación General y Deportiva	Necesidad que se elabore un Plan Estratégico para el desarrollo de la Aviación General y Deportiva complementado ahora con medidas urgentes orientadas a la recuperación del sector. (Medidas de Supervivencia y recuperación). Siguiendo los documentos que desde AOPA ya se han hecho llegar a la DGAC	PEND.
3	TODOS	Ayudas económicas para la Renovación de Flotas extremadamente antiguas	Solicitamos la autorización de créditos blandos tipo ICO destinadas a aeroclubs, escuelas y particulares para que puedan comprar aeronaves nuevas o usadas de menor antigüedad que las que posean.	Se podrían especificar unos requisitos para su solicitud tales como:  • Cada solicitud de crédito blando (ICO) debe realizarse basándose en un avión antiguo que se quiera sustituir, de antigüedad de al menos 20 años, bien sea Aviación General o ULM.	PENDIENTE

## AENA auditoría AIP ESPAÑA

Identificador AD	Nombre	Incidencias Detectadas
LECO	A Coruña	Este procedimiento no es ágil para las necesidades de la Aviación General y en especial vuelos en VFR. Debería cuanto menos existir un número de teléfono al que poder llamar, 2 hrs o 1 hr antes de la hora prevista de aterrizaje y poder recibir esta información vía telefónica, para poder utilizarse incluso por aviones que se encuentren en vuelo y requieran desviarse al AD
LEAB	Albacete	El horario de operación es del todo insuficiente tratándose de una infraestructura financiada con fondos públicos. <ul style="list-style-type: none"> <li>Este tipo de limitaciones van en contra de la seguridad y práctica necesaria que deben tener las tripulaciones civiles en sus operaciones, tanto VFR como IFR.</li> </ul> Solicitamos su abolición. <ul style="list-style-type: none"> <li>No existe el concepto de "Plan de vuelo aprobado", los planes de vuelo se aceptan o se rechazan.</li> </ul>
LEAL	Alicante	Este procedimiento no es ágil para las necesidades de la Aviación General y en especial vuelos en VFR. Las prohibiciones por sistema a un determinado sector de la aviación deben abolirse en infraestructuras de uso público. No se especifica nada en contra, entendemos que están permitidas las operaciones de VFR Nocturno?
LEAM	Almería	Este procedimiento nos parece arbitrario y desde luego muy en contra de las aeronaves de Aviación General de < de 3,5 TM. No se especifica nada en contra, entendemos que están permitidas las operaciones de VFR Nocturno?
LESU	La Seu de Urgell	NINGUNO
LEAS	Asturias	Este procedimiento no es ágil para las necesidades de la Aviación General y en especial vuelos en VFR donde la meteorología condiciona en gran medida la posibilidad de realizar un vuelo. En qué momentos ha habido problema de capacidad la plataforma de Asturias? PPR de 48 hrs para plaza de parking nocturno es un plazo demasiado elevado para las necesidades de aviación general, debería bastar una reconfirmación telefónica en todo caso antes del despegue.
LEBZ	Badajoz	Este tipo de limitaciones van en contra de la seguridad y práctica necesaria que deben tener las tripulaciones civiles en sus operaciones, tanto VFR como IFR. Solicitamos su abolición.
LEBL	Barcelona	No hacemos comentarios esperando que en el aeropuerto de Barcelona Sabadell sí se atiendan las peticiones del sector
LEBB	Bilbao	.Este procedimiento nos parece arbitrario y desde luego muy en contra de las aeronaves de Aviación General de < de 3,5 TM. Los agentes de handling que apliquen los precios adecuados "Tarifa de servicio de acompañamiento" según negociado con AENA, deben exponerse claramente y de manera diferenciada en el AIP. .No se especifica nada en contra, entendemos que están permitidas las operaciones de VFR Nocturno? Debe especificarse que está aprobado.
LEBG	Burgos	NINGUNO
LECH	Castellón	NINGUNO
LEBA	Córdoba	Los horarios deberían ampliarse hasta al menos las 21 o 22 hrs locales durante todo el año, permitiendo también las operaciones VFR Nocturnas hasta el horario de cierre. El aeródromo debería contar con al menos un procedimiento de aproximación instrumental GPS-RNAV o VOR, no requiriendo de ningún equipo en tierra adicional (según la circular "Instrument Approach Procedures for General Aviation" elaborado por la GSA y ESSP)
GCFV	Fuerteventura	No se especifica nada en contra, entendemos que están permitidas las operaciones de VFR Nocturno?

## AENA auditoría AIP ESPAÑA

Identificador AD	Nombre	Incidencias Detectadas
LEGE	Gerona	Este procedimiento nos parece arbitrario y desde luego muy en contra de las aeronaves de Aviación General de < de 3,5 TM. No se especifica nada en contra, entendemos que están permitidas las operaciones de VFR Nocturno?
GCLP	Gran Canaria	Este procedimiento nos parece arbitrario y desde luego muy en contra de las aeronaves de Aviación General de < de 3,5 TM. No se especifica nada en contra, entendemos que están permitidas las operaciones de VFR Nocturno?
LEGR	Granada	Este procedimiento nos parece arbitrario, no es estándar al de otros aeropuertos, es algo propio de Granada y desde luego muy en contra de las aeronaves de Aviación General de < de 3,5 TM. No se especifica nada en contra, entendemos que están permitidas las operaciones de VFR Nocturno?
GCHI	Hierro	El procedimiento de PPR 24 hrs antes nos parece arbitrario y desde luego muy en contra de las aeronaves de Aviación General de < 3,5 TM y en especial operaciones VFR. Cual es el horario AFIS y de TWR en este aeropuerto? Por las instrucciones que aparecen en el AIP es imposible conocerlo. Por qué en horario AFIS no se permite la operación de ultraligeros? El aeropuerto del Hierro es un ejemplo de un aeródromo con pista certificada como visual que cuenta con aproximaciones instrumentales publicadas.
LEHC	Huesca	Establecer un PPR de 48 hrs para repostajes es un requisito muy elevado. En AIP se indica que solo se suministra JET A1, cuando lo deseable sería poder disponer de AVGAS 100LL igualmente. El ITEM 20 del AIP AD-2 es ininteligible y en su mayor parte absurdo y mal redactado. El procedimiento de vuelo sin motor es incumplible (Puesto que ya han conseguido eliminar esta actividad, mejor sería que suprimieran el procedimiento entero dado que nadie lo va a cumplir.) El procedimiento de repostaje es ridículo. La prohibición de uso de la pista corta por aviones con patín de cola es arbitraria e innecesaria. La redacción del procedimiento de control en inglés es muy deficiente.
LEIB	Ibiza	No se especifica nada en contra, entendemos que están permitidas las operaciones de VFR Nocturno?
LEJR	Jerez	No se especifica nada en contra, entendemos que están permitidas las operaciones de VFR Nocturno?
GCGM	La Gomera	Por qué en horario AFIS no se permite la operación de ultraligeros?
GCLA	La Palma	El procedimiento de PPR 24 hrs antes nos parece arbitrario y desde luego muy en contra de las aeronaves de Aviación General de < 3,5 TM y en especial operaciones VFR. No se especifica nada en contra, entendemos que están permitidas las operaciones de VFR Nocturno?
GCRR	Lanzarote	El procedimiento de PPR 24 hrs antes nos parece arbitrario y desde luego muy en contra de las aeronaves de Aviación General de < 3,5 TM y en especial operaciones VFR. No se especifica nada en contra, entendemos que están permitidas las operaciones de VFR Nocturno?
LELN	León	No se especifica nada en contra, entendemos que están permitidas las operaciones de VFR Nocturno? No a las limitaciones de aproximaciones de practicas y tomas y despegues. Este tipo de limitaciones van en contra de la seguridad y práctica necesaria que deben tener las tripulaciones civiles en sus operaciones, tanto VFR como IFR. O acaso hay alguna razón derivada del volumen de trafico aéreo que obligue a esta medida ? Si no se permiten aproximaciones de practicas aeropuertos de poco trafico regular, en qué aeropuertos sino se podrán practicar ? Solicitamos su abolición.

**AENA auditoría AIP ESPAÑA**

Identificador AD	Nombre	Incidencias Detectadas
LEDA	Lleida	Se solicita ampliación del horario operativo sin control de aeródromo hasta las 22 hrs locales, así como autorización para vuelos VFR Nocturnos con el objetivo de poder dar salida a las necesidades formativas de escuelas y de usuarios de aviación general.
LERJ	Logroño	<p>Necesidad imperiosa de ampliar los horarios operativos. En la actualidad no se permite su uso como aeródromo restringido en ningún momento de Lunes a Viernes.</p> <p>No se especifica nada en contra, entendemos que están permitidas las operaciones de VFR Nocturno?</p> <p>No a las limitaciones de aproximaciones de practicas y tomas y despegues. Este tipo de limitaciones van en contra de la seguridad y práctica necesaria que deben tener las tripulaciones civiles en sus operaciones, tanto VFR como IFR. O acaso hay alguna razón derivada del volumen de trafico aéreo que obligue a esta medida ?</p> <p>Si no se permiten aproximaciones de practicas aeropuertos de poco trafico regular, en qué aeropuertos sino se podrán practicar ?</p> <p>Solicitamos su abolición.</p>
LEMD	Madrid Ba- rajas	No hacemos comentarios esperando que en el aeropuerto de Madrid Cuatro Vientos si se atiendan las peticiones del sector
LECU	Madrid Cuatro Vientos	<p>Es imperioso la apertura del aeropuerto al menos hasta las 22 hrs locales y la autorización de operaciones VFR Nocturno. De otra manera las escuelas y usuarios no tienen forma localmente dentro de Madrid de operar en VFR Nocturno y por otro lado se ven limitados en invierno a no poder utilizar sus aeronaves.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• El aeropuerto debe abrir al menos desde SR y no desde las 9 hrs locales. Aunque sea en modalidad AFIS. Requisito ampliamente demandado por los usuarios de la infraestructura.</li> <li>• Deben publicarse procedimientos de aproximación instrumentales GPS RNAV, para permitir así la operación de planes de vuelo IFR, de salida y llegada. Al igual que ya existe por ejemplo en el aeropuerto de El Hierro.</li> </ul> <p>El punto 20 de AD-2, dice: "Aeropuerto utilizable sólo por pasajeros", lo que puede hacer interpretar "que los pilotos estamos vetados"; entendemos que se quiere decir que no es un aeropuerto para carga. Necesario revisar esta redacción.</p> <p>Y justo en la línea siguiente figura una coletilla que aparece en muchos otros aeropuertos y que es un error y una falsedad: "Aeropuerto cerrado para aeronaves sin radio comunicación en ambos sentidos". ¡Mentira! Entonces ¿porque hay procedimiento de fallo radio?. ¿Que comunicación en ambos sentidos hay tras un fallo de radio? Pues en estos casos no se les cierra el aeropuerto. Lo que quieren decir es que no se permiten aviones sin radio. Solo eso, pero eso no hace falta ponerlo en un aeropuerto que está en un espacio Clase D, donde ya tener radio es un requisito. Sobra dicha mención.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• "Punto S: Aeronaves con IAS igual o inferior a 120 kt según plan de vuelo, procederán a 3000 ft AMSL y aeronaves con IAS superior a 120 kt, según plan de vuelo, procederán a 3500 ft AMSL, ambas hasta incorporarse al circuito de tránsito del aeródromo. Aeronaves procediendo a 3500 ft AMSL deberán comunicar, antes de cruzar el pasillo de entrada y salida de Getafe, con la TWR de Getafe para información de tráfico."</li> </ul> <p>En el plan de vuelo no aparece la IAS sino la TAS. Nada que ver con la IAS que puede cambiarla el piloto en cada momento.</p> <p>Si vas a +120 Kts te obligan a llamar a Getafe estando en el flujo de entrada de LECU en otra frecuencia.</p> <p>Si vas a -120 Kts tienes que mantener 3.000ft ¡que es precisamente la altitud que deben mantener las aeronaves que entren en Getafe con fallo radio que deben pasar por allí mismo. Es necesario revisar esta redacción.</p>
LEGT	Madrid Getafe	<p>Rogamos la autorización de tráficos civiles, tanto VFR como IFR y aproximaciones de prácticas.</p> <p>Este tipo de limitaciones van en contra de la seguridad y práctica necesaria que deben tener las tripulaciones civiles en sus operaciones, tanto VFR como IFR.</p> <p>Una cuestión muy elemental pero que para cualquier escuela de vuelo o usuario en Madrid , capital de España, le es absolutamente imposible poder realizar aun a día de hoy.</p>
LEMG	Málaga	<p>No se especifica nada en contra, entendemos que están permitidas las operaciones de VFR Nocturno?</p> <p>El requisito de slot nos parece arbitrario y desde luego muy en contra de las aeronaves de Aviación General de &lt; 3,5 TM y en especial operaciones VFR.</p>

## AENA auditoría AIP ESPAÑA

Identificador AD	Nombre	Incidencias Detectadas
LESB	Mallorca Son Bonet	<p>Es imperioso la apertura del aeropuerto al menos hasta las 22 hrs locales y la autorización de operaciones VFR Nocturno, previa adecuación de la pista y plataforma. De otra manera las escuelas y usuarios no tienen forma localmente en Palma de operar en VFR Nocturno y por otro lado se ven limitados en invierno a no poder utilizar sus aeronaves.</p> <p>El aeropuerto debe abrir al menos desde SR y no desde las 9 hrs locales. Aunque sea en modalidad AFIS. Requisito ampliamente demandado por los usuarios de la infraestructura.</p> <p>Deben publicarse procedimientos de aproximación instrumentales GPS RNAV, para permitir así la operación de planes de vuelo IFR, de salida y llegada. Al igual que ya existe por ejemplo en el aeropuerto de El Hierro.</p>
GEML	Melilla	<p>En AIP se indica que solo se suministra JET A1, cuando lo deseable sería poder disponer de AVGAS 100LL igualmente.</p>
LEMH	Menorca	<ul style="list-style-type: none"> <li>No se especifica nada en contra, entendemos que están permitidas las operaciones de VFR Nocturno?</li> <li>El requisito de agente de handling nos parece arbitrario y desde luego muy en contra de las aeronaves de Aviación General de &lt; 3,5 TM.</li> <li>No a las limitaciones de aproximaciones de practicas y tomas y despegues. Este tipo de limitaciones van en contra de la seguridad y práctica necesaria que deben tener las tripulaciones civiles en sus operaciones, tanto VFR como IFR. O acaso hay alguna razón derivada del volumen de trafico aéreo que obligue a esta medida ?</li> </ul> <p>Si no se permiten aproximaciones de practicas aeropuertos de poco trafico regular, en qué aeropuertos sino se podrán practicar ?</p> <p>Solicitamos su abolición.</p>
LEMI	Murcia Corvera	<ul style="list-style-type: none"> <li>No se especifica nada en contra, entendemos que están permitidas las operaciones de VFR Nocturno?</li> <li>El requisito de agente de handling nos parece arbitrario y desde luego muy en contra de las aeronaves de Aviación General de &lt; 10 TM. En el aeropuerto de Murcia San Javier no se pedía , por tanto que aquí aparezca significa un empeoramiento grave a las condiciones de funcionamiento de la Aviación General.</li> <li>No a las limitaciones de aproximaciones de practicas y tomas y despegues. Este tipo de limitaciones van en contra de la seguridad y práctica necesaria que deben tener las tripulaciones civiles en sus operaciones, tanto VFR como IFR. O acaso hay alguna razón derivada del volumen de trafico aéreo que obligue a esta medida ?</li> </ul> <p>Si no se permiten aproximaciones de practicas aeropuertos de poco trafico regular, en qué aeropuertos sino se podrán practicar ?</p> <p>Solicitamos su abolición.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Todo lo que pone en el ítem 20 (Reglamentación local) del AD-2 del AIP, o es una restricción (para la Aviación General sobre todo) o es una obviedad y por lo tanto sobra.</li> </ul> <p>Limitan las tomas y despegues a aeronaves de menos de 10 Toneladas</p> <p>Exigen SLOT aeroportuario y si te lo conceden debes ajustar tu hora a él (¿y la Meteo?)</p> <p>No se permiten despegues desde intersección (¿por?)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Luego hay una serie de instrucciones que son puro reglamento y por lo tanto sobran aquí: colacionar las instrucciones del control, dirigirse al estacionamiento asignado por la TWR, notificar pista libre, pedir permiso para puesta en marcha...etc. Sobra todo.</li> </ul> <p>Y como en la mayoría de los aeropuertos españoles otras instrucciones que se citan como información tienen toda la pinta de descargo de responsabilidad del ATC y del Aeropuerto haciéndola recaer en el piloto: notificar por qué calle se está saliendo (¿no se ven desde la TWR?), indicar a que stand debe ir según que tipo de avión (irá al que TWR le asigne), dirección del retroceso remolcado (idem a lo anterior), punto de espera al que dirigirse (idem de idem) y así sucesivamente. Paja. Todo eso estaría muy bien si el aeropuerto fuera no controlado (como sería en USA un aeropuerto como éste ) pero aquí hay una torre que debe estar al tanto de estos pormenores y transmitírselos al piloto que bastante tiene con su trabajo. De otra manera le obligas a leer una cantidad ingente de información innecesaria con la única finalidad de que el día que se equivoque poder echarle la culpa a él (con la odiosa recomendación tan repetida en CEANITA de "efectuar una exhaustiva preparación del vuelo")</p>

## AENA auditoría AIP ESPAÑA

Identificador AD	Nombre	Incidencias Detectadas
LELC	Murcia San Javier	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Estamos en contra del cierre de este aeropuerto al tráfico civil desde el 15 Enero 2018. Es el aeropuerto más cercano a la playa y zona turística, rogamos su mantenimiento como aeropuerto civil y de aviación general en los horarios que sea pertinente y así aprovechar la infraestructura ya pagada y construida.</li> <li>• No se especifica nada en contra, entendemos que están permitidas las operaciones de VFR Nocturno?</li> <li>• No a las limitaciones de aproximaciones de practicas y tomas y despegues. Este tipo de limitaciones van en contra de la seguridad y práctica necesaria que deben tener las tripulaciones civiles en sus operaciones, tanto VFR como IFR. O acaso hay alguna razón derivada del volumen de tráfico aéreo que obligue a esta medida ?</li> </ul> <p>Si no se permiten aproximaciones de practicas aeropuertos de poco trafico regular, en qué aeropuertos sino se podrán practicar ?</p> <p>Solicitamos su abolición.</p>
LEPA	Palma de Mallorca	No hacemos comentarios esperando que en el aeropuerto de Palma Son Bonet si se atiendan las peticiones del sector
LEPP	Pamplona	<ul style="list-style-type: none"> <li>• No se especifica nada en contra, entendemos que están permitidas las operaciones de VFR Nocturno? Debe especificarse en el AIP.</li> </ul> <p>Sabemos que el VFRN está permitido en Pamplona pero AENA prohíbe al Aeroclub de Navarra la operación VFRN ya que dice que la taxiway B no tiene iluminación. El Aeroclub de Navarra ha propuesto la instalación de 6 balizas reflectantes tipo Safe-Hit en el margen de esta rodadura, cumpliendo así la normativa y lo ha solicitado en carta escrita a AENA de fecha 16/10/2017. AENA ni se ha dignado a dar respuesta. Podemos proporcionar copia de esta carta.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• La contratación de servicios en tierra debe quedar exenta para operaciones de Aviación General para menos de 6 pasajeros. No tiene sentido mencionar tipo de avión reactor, la limitación debe ser por peso, es decir aeronaves de &lt; 3.5 TM están exentas independientemente de su método de propulsión.</li> </ul> <p>Pamplona es el UNICO aeropuerto del Grupo III donde de manera efectiva se exige contratación de Handling !!!</p> <p>El Aeroclub de Navarra envió a AENA carta fechada el 12/08/2018 relatando estas incidencias, AUN SIN RESPUESTA. (Podemos enviarles copia de requerirlo).</p> <p>.Qué quiere decir "Numero de Pasajeros=0" ??? La aviación privada no contempla el concepto pasajero, y se tiende a aplicar pasajero=ocupante, y si bien ambos han llegado volando, no tiene nada que ver.</p>
LERS	Reus	<p>Este procedimiento no es ágil para las necesidades de la Aviación General y en especial vuelos en VFR donde la meteorología condiciona en gran medida la posibilidad de realizar un vuelo. En qué momentos ha habido problema de capacidad la plataforma de Reus?</p> <p>PPR de 24 hrs para plaza de parking nocturno es un plazo demasiado elevado para las necesidades de aviación general, debería bastar una reconfirmación telefónica en todo caso antes del despegue.</p>
LELL	Sabadell	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Es imperioso la apertura del aeropuerto al menos hasta las 22 hrs locales y la autorización de operaciones VFR Nocturno. De otra manera las escuelas y usuarios no tienen forma localmente dentro de Barcelona de operar en VFR Nocturno y por otro lado se ven limitados en invierno a no poder utilizar sus aeronaves.</li> <li>• El aeropuerto debe abrir al menos desde SR y no desde las 9 hrs locales. Aunque sea en modalidad AFIS. Requisito ampliamente demandado por los usuarios de la infraestructura.</li> <li>• Deben publicarse procedimientos de aproximación instrumentales GPS RNAV, para permitir así la operación de planes de vuelo IFR, de salida y llegada. Al igual que ya existe por ejemplo en el aeropuerto de El Hierro.</li> </ul>

## AENA auditoría AIP ESPAÑA

Identificador AD	Nombre	Incidencias Detectadas
LESA	Salamanca	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Es imperioso la amplitud del horario operativo del aeropuerto al menos hasta las 22 hrs locales y la autorización de operaciones VFR Nocturno, pudiendo cambiar a modo AFIS para tal fin.</li> <li>• No a las limitaciones de aproximaciones de practicas y tomas y despegues. Este tipo de limitaciones van en contra de la seguridad y práctica necesaria que deben tener las tripulaciones civiles en sus operaciones, tanto VFR como IFR. O acaso hay alguna razón derivada del volumen de trafico aéreo que obligue a esta medida ?</li> </ul> <p>Si no se permiten aproximaciones de practicas aeropuertos de poco trafico regular, en qué aeropuertos sino se podrán practicar ?</p> <p>Solicitamos su abolición.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Especialmente en el aeropuerto de Salamanca se encuentra basada una escuela de pilotos privada, Adventia, que sí está exenta de este tipo de obligaciones, esto es un trato diferencial y arbitrario frente al resto de usuarios.</li> <li>• Es igualmente arbitrario la prohibición de vuelos VFR de lunes a viernes no festivos, esto no existe en ningún otro aeropuerto de España y debe abolirse.</li> </ul>
LESO	San Sebastián	Este procedimiento no es ágil para las necesidades de la Aviación General y en especial vuelos en VFR donde la meteorología condiciona en gran medida la posibilidad de realizar un vuelo, debería bastar una reconfirmación telefónica en todo caso antes del despegue.
LEXJ	Santander	<p>No a las limitaciones de aproximaciones de practicas y tomas y despegues. Este tipo de limitaciones van en contra de la seguridad y práctica necesaria que deben tener las tripulaciones civiles en sus operaciones, tanto VFR como IFR; cuando no hay razón derivada del volumen de trafico aéreo que obligue a esta nota permanente en AIP y mucho menos con un PPR de 2 días hábiles (que en función del día de la semana es más que 48 hrs...)</p> <p>Solicitamos su abolición.</p>
LEST	Santiago	La contratación de servicios en tierra debe quedar exenta para operaciones de Aviación General de menos de < 3.5 TM y menos de 4 pasajeros.
LEZL	Sevilla	No se especifica nada en contra, entendemos que están permitidas las operaciones de VFR Nocturno?
GCXO	Tenerife Norte	El requisito de PPR de 24 hrs nos parece arbitrario y desde luego muy en contra de las aeronaves de Aviación General de < 3,5 TM y en especial operaciones VFR, de la misma forma que no puede ser obligatorio la contratación de handling obligatorio para aeronaves de AG.
GCTS	Tenerife Sur	<p>La contratación de servicios en tierra debe quedar exenta para operaciones de Aviación General de menos de &lt; 3.5 TM y menos de 4 pasajeros.</p> <p>No se especifica nada en contra, entendemos que están permitidas las operaciones de VFR Nocturno?</p>
LEVC	Valencia	<p>La contratación de servicios en tierra debe quedar exenta para operaciones de Aviación General de menos de &lt; 3.5 TM y menos de 4 pasajeros.</p> <p>No se especifica nada en contra, entendemos que están permitidas las operaciones de VFR Nocturno?</p> <p>No a las limitaciones genéricas de aproximaciones de practicas y tomas y despegues. Este tipo de limitaciones van en contra de la seguridad y práctica necesaria que deben tener las tripulaciones civiles en sus operaciones, tanto VFR como IFR; máxime cuando hay franjas horarias del día y especialmente de la noche donde no hay razones de tráfico aéreo que lo imposibilite.</p>

## AENA auditoría AIP ESPAÑA

Identificador AD	Nombre	Incidencias Detectadas
LEVD	Valladolid	<p>No se especifica nada en contra, entendemos que están permitidas las operaciones de VFR Nocturno? No a las limitaciones de aproximaciones de practicas y tomas y despegues. Este tipo de limitaciones van en contra de la seguridad y práctica necesaria que deben tener las tripulaciones civiles en sus operaciones, tanto VFR como IFR. O acaso hay alguna razón derivada del volumen de trafico aéreo que obligue a esta medida ?</p> <p>Si no se permiten aproximaciones de practicas aeropuertos de poco trafico regular, en qué aeropuertos sino se podrán practicar ?</p> <p>Solicitamos su abolición.</p> <p>Los teléfonos muchas veces no están actualizados. El otro día quisimos hablar con la oficina ARO de Valladolid. Llamamos al teléfono que aparece en el AIP,</p> <p>el 983 415 500. Pues bien, ese teléfono está redirigido a una centralita de Aena, que te dice si quieres reservar un parking (de coche), consultar horarios de vuelos comerciales, etc. No hay forma de que te pasen con la oficina ARO. Cuando subimos personalmente a la oficina, nos dijeron que su teléfono era el 983 415 503, es decir, el mismo acabado en 3. Rogamos indicar el numero correcto en el AIP.</p> <p>En el AIP tampoco está el teléfono de SLCA que es la compañía que suministra combustible en ese aeropuerto.</p>
LEVX	Vigo	<p>No se especifica nada en contra, entendemos que están permitidas las operaciones de VFR Nocturno?</p> <p>La contratación de servicios en tierra debe quedar exenta para operaciones de Aviación General de menos de &lt; 3.5 TM y menos de 4 pasajeros.</p>
LEVT	Vitoria	NINGUNO
LEZG	Zaragoza	<p>No se especifica nada en contra, entendemos que están permitidas las operaciones de VFR Nocturno?</p> <p>No a las limitaciones de aproximaciones de practicas y tomas y despegues. Este tipo de limitaciones van en contra de la seguridad y práctica necesaria que deben tener las tripulaciones civiles en sus operaciones, tanto VFR como IFR. O acaso hay alguna razón derivada del volumen de trafico aéreo que obligue a esta medida ?</p> <p>Si no se permiten aproximaciones de practicas aeropuertos de poco trafico regular, en qué aeropuertos sino se podrán practicar ?</p> <p>Solicitamos su abolición.</p>