

Informe situación AG. Temas urgentes a solucionar

(Diciembre 2020)

Si la Aviación General (AG) ya estaba en una situación crítica por estar muy por debajo de los niveles de los países europeos de referencia (Alemania, Francia y Reino Unido), el impacto del Covid-19 puede dejarla en situación terminal.

Si antes se requería un plan estratégico integral para reducir las distancias con los mencionados países, ahora necesitamos un plan de salvación sectorial. La supervivencia del sector está en juego.

La creación del **Grupo de Trabajo de la Aviación General (GTAG)** por parte de la **DGAC** es, sin lugar a duda, una buena noticia. Lo es también, el compromiso de la participación de **AENA, ENAIRE y AESA** en dichas reuniones junto con las principales asociaciones del sector. Lo será, aún más, si se formaliza a través de una **Orden Ministerial, profundizando lo previsto en la Ley 40/2015**.

No obstante, encontramos a faltar, las **necesarias ayudas económicas** para la creación de nuevas infraestructuras de aeródromos y la mejora de los existentes por parte del MITMA. También la **falta de créditos (ICO) a largo plazo** para la renovación y mejora de flotas de aeronaves y para apoyar al circulante de Aeroclubs, escuelas de vuelo, talleres de AG y otras actividades relacionadas, maltrecho por los efectos del Covid.

Desde la DGAC y desde el propio MITMA, más en general, se debería **proteger al sector de la AG ante las políticas de confinamientos perimetrales de trazo gordo** que sólo tienen en cuenta ciertas actividades productivas y menosprecian otras, en especial aquellas protagonizadas por PYMES y microempresas, tan comunes en la aviación general. La supervivencia del sector pasa también por evitar el cierre de su actividad, que es totalmente innecesario, al poder mantener con gran facilidad, el distanciamiento social, la trazabilidad de las personas involucradas y medidas de protección eficaces.

Desde las distintas asociaciones se ha hecho llegar un listado (documento Excel) con una descripción pormenorizada de todos los temas a resolver y las vías de solución de estos. No vamos a repetir este listado, pero para que los árboles no nos dejen ver el bosque, exponemos los grandes temas a solucionar:

1) Temas regulatorios no resueltos que estrangulan la actividad de la AG

La aviación ultraligera ha tenido un gran crecimiento y actividad durante los últimos 30 años superando en número de aeronaves y horas de vuelo a la aviación ligera de pistón (menos de 2.730 Kg), sumida en una sobre-regulación europea sin precedentes que se ha ido revertiendo en los últimos 5 años. Su irreparable resultado ha sido una dramática reducción del número de aeronaves privadas y de las horas de vuelo.

La **clave del éxito de los ULMs ha sido la mínima regulación** que ha permitido menores costes de mantenimiento y unas mejoras tecnológicas no frenadas por el exceso de regulación, que ha situado estas aeronaves, cuya producción es eminentemente europea, a la cabeza del sector de la AG.

EASA, reconociendo dicho potencial y haciendo “mea culpa” por el daño causado a la aviación certificada (GA Roadmap), **ha extendido el peso máximo al despegue (MTOW) de los 450 a los 600kg.**, permitiendo que las autoridades nacionales puedan aceptar este nuevo límite manteniendo la actual simplicidad de la regulación vigente en la mayoría de países europeos.

Los ULMs de última generación están diseñados con MTOW de 600kg., debido a que el 70% del mercado de esta industria está en los EEUU bajo la regulación de la FAA (Federal Aeronautical Administration) de los LSA (Light Sport Aircraft) limitados a los 600kg. al despegue.

El sector ULM en España requiere con urgencia la ampliación efectiva hasta los 600kg al despegue tanto para las nuevas aeronaves como para las existentes cuyo límite de diseño por parte del fabricante era superior al legal de los 450kg.

Requiere la **eliminación del límite 1.000 pies** (considerado por la FAA como “Hazard space”) y **poder volar** no solo en **espacio aéreo G** sino también en **espacios aéreos controlados y así poder entrar en los aeródromos con torre de control** como el resto de la aviación general, tal como esta ocurriendo en el resto de Europa.

Requiere el **reconocimiento automático de las certificaciones de los nuevos modelos realizada en los países de referencia europeos mientras no haya una certificación EASA para los ULMs.** Las certificaciones alemana y checa son admitida por muchos países europeos conscientes que la dimensión de sus mercados domésticos, como es el caso de España, no son lo suficientemente grandes para que los fabricantes les salga a cuenta iniciar un proceso certificador. En el caso de España se agrava por lo largo (de 2 a 5 años) farragoso y caro, que resulta el proceso certificador (aeronavegabilidad inicial).

Por último, la **nueva regulación ULM debe respetar la simplicidad y ligereza de normas realistas y proporcionadas a la realidad y al ranking de riesgos de dicha aviación.**



Pº Castellana, 115 3º Izq.
28036 MADRID
Tef. 669.40.83.63

Aeropuerto de Sabadell
Edificio Aeroclub
08205 Sabadell
Tel. 676.59.80.13
E-mail: info@aopa-spain.org

Esta es la filosofía que ha motivado a EASA hace más de 5 años a desarrollar una Hoja de Ruta para una más simple, más ligera y mejor regulación para la Aviación General (**GA Roadmap for a simpler, lighter, better rules**). La aplicación de estas nuevas normas y regulaciones europeas en España son esenciales para la salvación de la aviación general y de su subsector más débil la aviación privada, los aeroclubs y sus escuelas.

En España, **AESA** ya está permitiendo los **planes de mantenimiento declarativos** en el marco de la regulación europea de la **parte M Light** para aviones privados de hasta 2.730kg al despegue, donde parte del mantenimiento puede ser realizado por el propietario/piloto, y los “rotables” más relevantes (motor, hélices, governors, etc...) pueden extender su vida útil “on condition”.

Pero aún queda pendiente las nuevas **organizaciones de mantenimiento simplificadas, las CAO**, que puede llegar a ser unipersonales y pueden, junto a la certificación de la revisión anual, renovar el ARC.

Ello, junto a las **licencias L de mecánicos** que les permitirían certificar el mantenimiento de los monomotores de pistón hasta 1200kg. (ELA 1) e incluso renovar los ARC, sería esencial para abaratar los costes de mantenimiento y agilizar los tramites, lo que permitiría una recuperación del sector. Estaba previsto en la regulación EASA de las licencias de mecánico L, que estos no necesitaban acreditar ningún curso regulado sino bastaba con sus conocimientos fruto de su experiencia y que, con un examen adecuado a la tipología y características de los aviones de menos de 1.200 kg al despegue, pudieran obtener la licencia. La misma regulación abre la posibilidad de que fueran las propias asociaciones del sector y a los propios aeroclubs con actividad propia de mantenimiento, o los propios talleres quienes examinaran para la obtención de la licencia L.

En cuanto a la formación de los pilotos se han empezado a aceptar las **escuelas declaradas (DTOs) para la formación de LAPL y PPLs (licencias privadas)**. Un paso en la dirección correcta. No obstante, en el tema de las licencias de piloto privado debemos avanzar con una visión más integral de la aviación general y privada. No tiene ningún sentido que con una licencia de PPL, se puedan pilotar aviones monomotores hasta 5.700kg al despegue y no se pueda pilotar un ULM de 450/600kg, cuando el curso para obtener esta licencia en la mayoría de los casos se ha realizado con aviones de menos de 750 kilos al despegue y cada vez más con aviones de 600kg al despegue, evolución certificada de muchos ULMs. Pero aún es peor que un experimentado piloto comercial que es **instructor (FI) no pueda dar formación para la licencia de ULMs**.

Al parecer EASA está contemplando que las horas realizadas en ULM sirvan también para la renovación de las licencias EASA (LAPL y PPL). Se requeriría un paso más: que las nuevas licencias de ULMs (con la incorporación en su “syllabus” de las partes de vuelo en espacios controlados), convalidasen en una mayor proporción en el curso teórico y práctico del LAPL y PPL. **Esta visión**



AOPA SPAIN
AIRCRAFT OWNERS AND
PILOTS ASSOCIATION

Pº Castellana, 115 3º Izq.
28036 MADRID
Tef. 669.40.83.63

Aeropuerto de Sabadell
Edificio Aeroclub
08205 Sabadell
Tel. 676.59.80.13
E-mail: info@aopa-spain.org

integral de la aviación general independientemente de la jurisdicción normativa (EASA, AESA, FAA, ...) es la clave para su desarrollo.

2) La falta de una red suficientemente tupida de aeródromos de uso restringido que complemente la red de aeropuertos de uso público de AENA, en muchas ocasiones poco amigable y de espaldas a las necesidades de la aviación general.

A los, aproximadamente sesenta aeródromos de uso restringidos vigentes en España, se han añadido, gracias al **procedimiento abreviado/específico**, una veintena procedentes de los cerca de 100 campos de ULM existentes. **La ley de aeródromos restringidos (negociada con el sector)** ha supuesto un avance, pero no suficiente debido a las limitaciones físicas de largo de pista y a la falta de incentivos por parte de la administración, de capacidad de inversión de los propietarios privados y al escaso involucramiento de las autoridades municipales y regionales.

Por otra parte, muchos de estos aeródromos no disponen de los servicios mínimos (repostaje a terceros, hangaraje, bar/restaurante y facilidades de transporte terrestre) que hagan eficiente su uso como red.

En este contexto, **la red de AENA resulta esencial para el funcionamiento de la AG** y su actitud, falta de valoración y consideración con respecto de la AG resultan tremendamente dañinas para el sector. Basta con constatar que los **dos principales aeropuertos de AG de España (Cuatro Vientos y Sabadell), pertenecientes a AENA** y que están certificados / verificados de uso público y con las facilidades de control aéreo, **no dispongan de aproximación instrumental ni de VFR nocturno**, para ver lo alejada que está AENA en la atención a las necesidades de la AG. Que estos dos aeropuertos, considerados de interés general, que son la infraestructura de destino de la AG para Madrid y Barcelona, no sean VFR nocturnos y no tengan aproximación instrumental es un agravio comparativo con el resto de Europa.

Lo es también que muchos pilotos europeos no quieran venir a volar a España por los **abusos en el cobro de los "handlings obligatorios"**. Después de más de cinco años denunciado la picaresca de ciertas compañías de handling que sobre-facturan sus servicios (práctica delictiva penal en muchos países avanzados) y la confusa información en el AIP en cada aeropuerto (dirigiendo a la AG a los handling "liberalizados" que no están obligados a respetar el precio máximo regulado); el problema no se ha resuelto. Pese a la buena voluntad de los servicios centrales de AENA, se ha sido incapaz que los directores de los respectivos aeropuertos con más reincidencia



Pº Castellana, 115 3º Izq.
28036 MADRID
Tef. 669.40.83.63

Aeropuerto de Sabadell
Edificio Aeroclub
08205 Sabadell
Tel. 676.59.80.13
E-mail: info@aopa-spain.org

en estas malas prácticas, se tomen en serio la gravedad del tema, en un ejemplo más, de lo arraigado que está el desprecio a la AG en la cultura corporativa de AENA.

AENA debería tomarse en serio los servicios que la AG requiere. En el marco de las reuniones de consultas con los usuarios (asociaciones de las compañías aéreas y de la AG) donde se consulta las políticas de precios regulados y las inversiones a realizar en los periodos quinquenales, denominadas **DORA** (Documento de Regulación Aeroportuaria), las asociaciones del sector presentes (RACE y AOPA) han luchado arduamente contra la discriminación de la AG tanto en tarifas como en inversión.

Durante el DORA 2017-2021, hemos conseguido la supresión de la tasa de pasajeros que se aplicaba a la AG, y la misma repercusión anual en la media de la bajada de tasas del 2,2%, que la aviación comercial. No hemos conseguido las inversiones para el VFR nocturno y para las aproximaciones instrumentales (Cuatro Vientos y Sabadell), ni para la segregación de las plataformas de aviación general para evitar los handling obligatorios que se justifican cuando hay mezcla de los flujos de pasajeros de la aviación comercial con los ocupantes de las aeronaves de la AG.

En conversaciones recientes con AESA se ha contemplado la posibilidad que las plataformas de **AG suficientemente segregadas** puedan considerarse de uso restringido (siguiendo la normativa de aeródromos de uso restringido) dentro de un aeropuerto comercial (que sigue la normativa más estricta de uso público). Esto supondría una mejora en capacidad de la plataforma para albergar aeronaves de AG y una simplificación de los filtros de seguridad.

En las futuras reuniones del DORA 2022-2026 y en las bilaterales auspiciadas por la DGAC seguiremos insistiendo en los temas pendientes.

3) Un espacio aéreo, en España, de diseño preconstitucional y hecho a espaldas de las necesidades de la AG.

Si hacemos una comparativa de la cartografía del espacio aéreo español con el europeo, en especial Francia, Alemania y Reino Unido, veremos el verdadero alcance del problema. CTR enormes y cilíndricos, algunos de clase A (prohibida la aviación VFR, caso de Madrid y Barcelona) con unos TMA también enormes con unos criterios de protección de la aviación comercial tremendamente exagerados que limita el espacio libre (G) a cotas innecesariamente bajas y próximas al suelo (en muchos casos a 1.000' del suelo) con los riesgos que ello supone para la aviación general.



Pº Castellana, 115 3º Izq.
28036 MADRID
Tef. 669.40.83.63

Aeropuerto de Sabadell
Edificio Aeroclub
08205 Sabadell
Tel. 676.59.80.13
E-mail: info@aopa-spain.org

En los últimos años desde la cúpula de **ENAIRE** se ha iniciado un proceso de acercamiento a las necesidades de la AG con un slogan que nos gusta mucho: **“Volamos contigo”**. En este proceso se han conseguido avances razonables en la publicación del manual de AG (con mucha más información de los aeródromos a nivel español); una mejor cartografía para la navegación VFR; un APP para someter “on line” el plan de vuelo; y un intento de revisión de los espacios aéreos, tamaño de los CTR y convertirlos en una pirámide invertida ampliando las zonas de espacio libre (G) y mejorar las alturas máximas de los espacios G en los TMAs.

En este último tema los resultados siguen siendo pocos y en muchos casos insatisfactorios. Detectamos también la necesidad de incorporar al Ejército del Aire en este proceso de reforma del espacio aéreo español, ya que todas las propuestas deben pasar por la comisión mixta, civil/militar, CIDEFO.

Conclusión

España no es Europa en lo que a la AG hace referencia. **La AG española quiere ser europea y volar como en Europa.** El viejo dicho, tan peyorativo para nosotros, de que África empieza en los Pirineos podría ser de aplicación sino fuera injusto y ofensivo para muchos países africanos que sí han desarrollado una AG más flexible y libre que la nuestra.

Esperamos que la iniciativa de la DGAC sea secundada por AESA, AENA y ENAIRE de forma leal y constructiva. Si no, apelaremos a la Secretaria General de Transportes, al Ministro, al propio Gobierno y a la Comisión de infraestructuras y transportes del Parlamento Español. La subsistencia de la AG esta en juego y no callaremos.

#EL FUTURO DE LA AG IMPORTA#

Carlos Martí i Batera
Presidente
AOPA-SPAIN