



MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD y AGENDA URBANA

Secretaría de Estado

Att. Sr. Pedro Saura García

Pº Castellana, 67

28071 MADRID

c/c. Sra. M^a José Rallo del Olmo (Secretaría Gral. Transportes y Movilidad)

Sr. Raúl Medina Caballero (Director General de Aviación Civil)

Sra. Isabel Maestre Moreno (Dir. Gral. AESA)

Madrid, 28 de Abril de 2020

Refª: Medidas desconfinamiento

Sr. Secretario de Estado,

La **AGRUPACIÓN DE ESCUELAS DE FORMACIÓN AERONÁUTICA (AEFA)** -que aúna la mayoría de las entidades que en España se dedican a las enseñanzas aeronáuticas-, conjuntamente con el **REAL AERoclub de España (RACE)**, la **ASOCIACION DE PILOTOS Y PROPIETARIOS DE AERONAVES DE ESPAÑA (AOPA-SPAIN)** y la **ASOCIACION ESPAÑOLA DE PILOTOS DE AERONAVES LIGERAS (AEPAL)** -que, entre todas, ostentan la representatividad plena de todo el sector de la Aviación General en España-, le dirigimos este llamamiento en la voluntad de contribuir a la mejor eficacia de los planes de desescalamiento que el Gobierno está diseñando respecto del confinamiento que ha debido ser impuesto por la difusión en nuestro país del virus SARS-COV-2 y que condujo a la declaración del Estado de Alarma.

En consonancia con los anunciados criterios de especialidad por colectivos y actividad por los que quiere guiarse el Gobierno, las entidades firmantes **deseamos poner en evidencia y visibilizar las singularidades de nuestro sector para evitar que** (como muchas veces nos ocurre) **se nos olvide o, incluso, se nos confunda dentro de otros sectores aeronáuticos** (por ejemplo, la aviación comercial).

Deseamos que, desde su Secretaría de Estado, se pongan en valor tanto la Enseñanza



Aeronáutica como la actividad de Trabajos Aéreos, Aeroclubs y vuelos privados en el contexto de la economía nacional.

ENSEÑANZA AERONÁUTICA

Ante todo, hay que señalar que la enseñanza aeronáutica está considerada como “no reglada” y es totalmente ajena al ámbito administrativo educativo general (tanto universitario como de formación profesional). Como Ud. bien conoce, es la AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD AÉREA (AESA) -que depende funcionalmente de su Ministerio- quien ostenta todas las competencias sobre este ámbito.

Por tanto, sería un grave error asimilarla a los demás sectores educativos puesto que nuestros actos educativos se desarrollan con un distanciamiento social claramente mayor al de otras disciplinas.

En efecto. En cuanto a las enseñanzas teóricas, recientemente la propia AESA ya ha arbitrado un procedimiento que habilita a las escuelas aeronáuticas para poder impartir las clases presenciales en aula mediante videoconferencia; de modo que en una previsión de des-escalamiento ya solamente habrá que contemplar las enseñanzas de práctica de vuelo.

La instrucción en vuelo es un acto educativo obviamente esencial en nuestro quehacer cuyas características lo distinguen de cualquier otro sector de formación. Se produce en 3 escenarios:

- a) Formación en simulador, en sesión individual por parte del alumno
- b) Formación en vuelo individual bajo supervisión de un instructor
- c) Formación con un instructor en simulador o en vuelo

Los dos primeros permiten al alumno su acceso individualizado y, con determinadas medidas de higiene del simulador o la aeronave (que seguidamente detallamos), su realización puede efectuarse sin ningún riesgo.

Por último, la práctica con instructor ya sea en simulador o en vuelo, se produce en una cabina cuyas dimensiones entre los puestos de pilotaje no difieren de las que tienen los vehículos de transportes de mercancías por carretera (ej. furgonetas) a las que la Orden TMA/259/2020 de 19 de marzo (BOE 20/3/20) ya contempló como aptas para 2 personas, siempre que se observasen medidas e instrucciones de protección indicadas por el Ministerio de Sanidad tendentes a evitar el contagio del COVID-19 (art.1).



Consecuentemente, la instrucción práctica aeronáutica puede incluirse sin ningún riesgo entre las primeras medidas de des-escalamiento que adopte el Gobierno.

Hemos de insistir que, a la natural distancia que ya existe entre el alumnado de nuestras escuelas (al ser un ámbito especializado y no masificado), basta con adoptar una serie de **medidas de prevención sanitaria** para minimizar cualquier riesgo de difusión de la pandemia a un mínimo completamente tolerable.

Por nuestra parte, **proponemos** las siguientes:

- 1) Cumplir los requisitos comunes a toda la población en cuanto al acceso a las instalaciones de nuestras Escuelas;
- 2) Proceder a la desinfección de los simuladores y aeronaves después de cada uso por un alumno, siguiendo las directrices internacionalmente establecidas. A este efecto, acompañamos, como ejemplo, una metodología recomendada por la Autoridad de Transporte de Dinamarca (Trafikstyrelsen - Transportministeriet) (ANEXO 1);
- 3) Apoyar las buenas prácticas de prevención habituales del sector (que forman parte de su ADN cultural) al compás de las medidas que las autoridades sanitarias vayan determinando. A este respecto, además de evitar el intercambio de los auriculares entre alumno e instructor y el uso por éstos de guantes y mascarilla quirúrgica (como se propone en el documento citado), se sugiere el uso de máscaras protectoras integrales como las de la imagen que mostramos en el ANEXO 2.
- 4) Para restringir cualquier riesgo de difusión del virus, puede contemplarse (en una primera fase) que se limiten los vuelos de formación al ámbito local (con despegue y aterrizaje en un mismo aeródromo A) o, si el syllabus del curso lo requiere, que el aterrizaje en un aeródromo B no comporte desembarcar, dando paso a un despegue sucesivo.

con las que, entendemos, se consiguen ampliamente los objetivos de prevención necesarios.

Asimismo, es importante reseñar la trascendencia que tiene dar continuidad lo antes posible a la instrucción en vuelo de nuestras escuelas, para atender la demanda de profesionales en un sector estratégico de la economía del país.



TRABAJOS AÉREOS, CENTROS DE MANTENIMIENTO, VUELOS PRIVADOS Y AERoclubs

La conveniencia de la plena reactivación de las empresas de Trabajos Aéreos es evidente por sí misma. No queremos dejar de recordar lo importante que es para la seguridad aérea de todo el sector mantener la continuidad de la aeronavegabilidad de las aeronaves y la pericia práctica del personal de vuelo.

Y además de los vuelos genuinos del trabajo aéreo a efectuar (fotografía, fumigación, etc.) no hay que olvidar aquellos requeridos para el mantenimiento aeronáutico que los talleres y centros de mantenimiento deben efectuar para completar reparaciones, overhauls o puestas a punto.

En este ámbito, pueden reproducirse las mismas consideraciones efectuadas para la instrucción práctica de vuelo con instructor a bordo. Hay que insistir que hablamos de empresas y aeronaves de pequeña dimensión que, por su limitado personal, facilitan la adopción en su seno laboral de las medidas de distanciamiento social que el momento requiere. **Las mismas medidas de prevención sanitaria que hemos desglosado anteriormente les son válidas.**

Por último, la dinámica de operación de los **vuelos privados y Aeroclubs** también permite una gestión semejante. Basta con limitar a que se desarrollen estrictamente **vuelos en solitario** (con un riesgo aún menor que la práctica deportiva individual que se autoriza en nuestras calles para el resto de los ciudadanos), **o si es con instructor, en idénticas condiciones que una escuela.**

Vistas las consideraciones precedentes que justifican un trato específico para la enseñanza aeronáutica, los trabajos aéreos, los centros de mantenimiento de aeronaves, así como la práctica de vuelos privados y ciertas actividades de aeroclub, encarecidamente

SOLICITAMOS

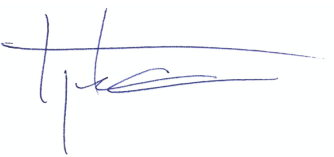


- 1) Eleve al Gobierno la singularidad del sector de las Escuelas de Formación Aeronáutica, empresas de Trabajos Aéreos, Centros de Mantenimiento de Aeronaves, así como la actividad de vuelos privados y Aeroclubs, a fin de que los planes de des-escalamiento relativos al confinamiento impuesto por el Estado de Alarma a raíz de la pandemia del virus SARS-COV-2, tengan presente sus



- mínimos riesgos y permitan su inmediata reactivación desde la primera fase de desconfinamiento.
- 2) En consonancia con ese ínfimo riesgo, se arbitren en este ámbito medidas de prevención sanitaria simples y eficaces como las que proponemos en este escrito.
 - 3) Se comunique con nitidez a las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado el estatus del sector para que sus agentes puedan distinguir su operativa y facilitar la movilidad de las personas acogidas a esta regulación, tanto en su operativa aérea como en sus desplazamientos terrestres a los aeropuertos o aeródromos.

Las cuatro asociaciones firmantes, en la confianza que, valorando la importancia de salvaguardar los aprox. 5000 puestos de trabajo que integra nuestro sector y su aportación al PIB del país (ahora, cada décima cuenta); acogerá las argumentaciones que le expresamos, solicitamos su auxilio personal como cualificado miembro del Ministerio competente para nuestro sector. Y en el caso que se adopten medidas para ATOs especializadas en la Aviación Comercial, que no se nos olvide una vez más y se nos extienda (con las adaptaciones que aquí proponemos) las medidas de mitigación del confinamiento que se acuerden.

Atentamente,

AEFA Tomás Marqués Presidente		AEPAL Fernando Yunta Presidente	
AOPA-SPAIN Carles Martí i Batera Presidente		REAL AERoclub DE ESPAÑA Jesús Muela Moratilla Presidente	



ANEXO 1

Coronavirus Guide for Disinfection of General Aviation Aircraft

The following guide is specifically for General Aviation (GA) aircraft focusing on aircraft that are operated by more than one person. If you own and operate your own aircraft, you are the only person flying it and always fly solo, you will only be exposed to your own contamination within the aircraft. On the other hand, aircraft operated by flight schools, or a flying club, will usually be flown by several people and crew.

The advice appears to be that Coronavirus seems to transmit through body fluids. This implies that droplets exhaled through coughing and sneezing may transmit the virus directly from person to person. However, the virus can survive for a significant amount of time on different types of surfaces. If you touch a surface that has been touched or sneezed upon by an infected person, you may be exposed to the virus.

Cleaning and Disinfection:

1. Disinfect the aircraft between each flight.
2. Clean all surfaces where that may have been in contact with other people.
3. Do not use compressed air, steamers or pressure washers. Viruses that are stationary on a surface may be sent back up into the air and inhaled.
4. Do not start the cleaning process with a vacuum cleaner. Viruses may be blown through the filter and back into the air and inhaled (few vacuum cleaner filters stop the virus). A vacuum cleaner should only be used on surfaces that have already been disinfected. If possible, keep the body of the vacuum cleaner outside the aircraft to ensure that exhaust is blown away to the open air.
5. Do not use an ionizer. Although it effectively attacks organic matter, it will also attack parts made of organic material, as rubber, plastics and leather. Be aware of the effect of ozon on rubber hoses.
6. Do not use hydrogen peroxide. Although effective, when vaporized it will deteriorate leather, acrylic fixtures and polycarbonate windows.
7. Do use a disinfectant that has a documented effect on the corona virus.

You will find lists of recommended substances here:

[European Centre for Disease Prevention and Control](#)
[United States Environmental Protection Agency](#)

If you cannot get hold of ready-made substances for cleaning purposes, it is possible to mix one. A solution of Isopropyl alcohol (IPA) 60 % and 40 % water is effective on most surfaces, carpets, seat cushion textiles. A 50/50-mix IPA solution will be suitable on most instrument panels. Leather and windows should not be treated with alcohol. A household dishwasher detergent is another option. **Be careful to apply the right disinfectant on the right surface.**

For example:

- Some chemicals are corrosive. Do not use them on metals.



- Some chemicals make plastic brittle. Do not use them on plastics. Be careful not to spill on electric wires where the insulation may get damaged and arching may ensue.
- Some chemicals are destructive to textiles, so avoid using them on textiles. Special care should be exercised when disinfecting seatbelts.

Electronics and instruments:

- Use a microfiber cloth to clean electronic displays and glass, as not to cause scratches.
- Do not use wet-wipes, products containing citric acids or sodium bicarbonate. These can etch the display.
- Most disinfecting agents that effectively kill the virus, are dangerous to people. Provide good ventilation wherever are cleaning and wear protective gear as recommended by the manufacturer.

Typical avionics with anti-reflective glass, for example G 1000, may be cleaned with a 50/50 IPA-solution. Some displays have plastic screens (acrylic, lexan or polycarbonate), for example the GNS 430 and 530-series. Use a mild soap solution instead and consult the manufacturer.

When it comes to instruments in the cockpit, more is not always better. Use as little fluid as possible and keep it on as short as possible to kill virus. Then wipe it off. Avoid getting fluids into the instrument panel.

Before you go flying:

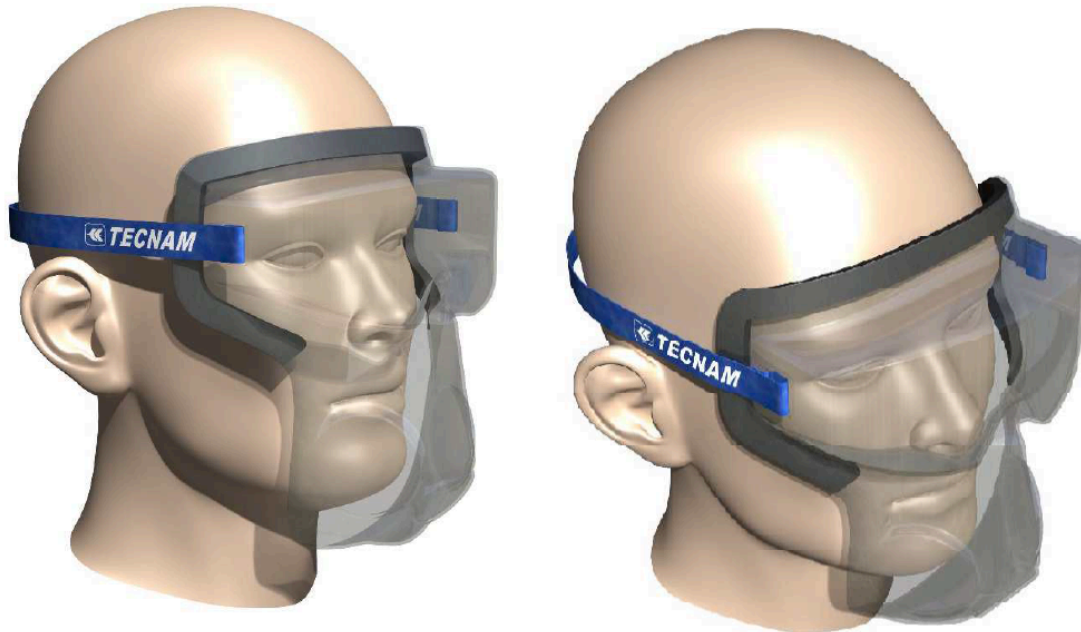
- Use gloves for your pre-flight inspection of the aircraft.
- If you have special flying gloves, feel free to use them in flight as well.
- Use only your own personal equipment. Especially headsets should not be shared between pilots or passengers. Eyes, nose and mouth are gateways for the virus. Using a headset that has been used by others, will represent a high risk, even if the headset has been cleaned.

In a cockpit, a number of switches, handles and levers must be operated during flight. Traditional airmanship has taught us to point our finger and physically touch to verify, even at non-moving items. For instance, we often point at the QNH setting of an altimeter and the heading bug of the heading system. Clean and disinfect every instrument or part of the cockpit that have been touched.

Even with a cleaned and disinfected aircraft, you may still be infected if you enter a small aircraft with an infected person. During the corona outbreak you should only fly with persons in your own household or keep the minimum distance recommended by the health authorities. This means that you may have to postpone flying with an instructor or examiner.

ANEXO 2

FACE SHIELD PERSONAL PROTECTION EQUIPMENT



Description

The device is a total face visor. It can be used in combination with corrective lenses or glasses and, through the elastic support bands, it adapts to the different conformations of the adult user's face. The device can be used in conjunction with surgical masks or airway protection PPE such as facial filters (FFP1, FFP2, FFP3). The device is equipped with a sanitary polyolefin foam interface band that covers the front and side areas of the eyes. The device has been designed to protect the user from exposure to biologically exclusive liquid drops, sprays and splashes. The shape of the visor is such that the airflow of inhalation and exhalation is directed towards the rear of the user, in order to limit the spread of biological agents.

Application

Suitable for use in environments where there is potential exposure to biological agents such as bacteria, parasites, fungi or viruses. For example:

- _Health and medical services including isolation and post-mortem units, emergency services, infectious diseases, bronchoscopies, TB, HIV, pathological anatomy, etc.;
- _Veterinary sector (e.g. Avian Flu, BSE, Bluetongue, Carbuncle, etc.)
- _Clinical, dental, veterinary, microbiological and diagnostic laboratories;
- _Open spaces, where the use of PPE is not mandatory but is recommended to limit the spread of biological agents.

Features

Wide field of view, good ergonomics, ease of regulation and adaptation to the user. Light in weight (100g); suitable for use with facial filters and corrective lenses; suitable for protection against liquid drops, splashes and sprays of a biological nature.

Cleaning

Use a soft sponge with lukewarm water and neutral soap, then rinse with water.

Sterilization

Not suitable for autoclave sterilization. Sterilize using ethylene oxide for use in sterile environments, or use Gamma rays.

Storage

Protect from direct sunlight, fluorescent lights, X-rays and ozone. Leave the device inside its packaging until ready to use. Store in a dry, clean and dust-free



Expiration date

environment, away from sharp or pointed objects. Store at temperatures between +5°C and +40°C with relative humidity below 60%.

If the device has been kept in its original, unopened packaging, under the storage conditions listed above, it may be used for up to 5 years from the production date. The production batch number (month/year) is marked on the upper right side of the device.

Reuse of the device

Any device that has been scratched, scored, cut, chipped, or damaged in any way that may preclude its functionality, must not be used. If exposed to biological agents, the device must only be reused if properly sterilized as detailed above.

Materials

Latex free, solvent free. PETG visor, expanded polyolefin foam for sanitary use, elastic band of latex-free and solvent-free elastomer.