

Comentarios de AOPA sobre RD anexo I. Aviación histórica

La realidad sobre la que regulamos:

- Un máximo de **80 aviones históricos en España**, esporádicamente en vuelo. En vuelo simultáneamente unos 50.
- **La mayoría (más del 80%) operados por 4 fundaciones especializadas en operar y mantener en vuelo dichas aeronaves.** En un 90% de los casos son actividades privadas sin ánimo de lucro.
- **Muy pocos talleres nacionales.** El que un mecánico EASA parte 66 pueda ser certificador independiente para este tipo de aeronaves es un gran avance.
- El que algunos talleres EASA amplíen sus atribuciones a poder mantener aviones históricos nos parece demasiado complicado y burocrático. Debería bastar un **sistema declarativo o similar en que el taller declara que realizará tareas de mantenimiento sobre determinados aviones históricos al disponer de personal con acreditaciones de la parte 66 y con las limitaciones de tubo y tela, y de madera levantadas.** Para otras tareas más específicas, pero muy comunes en el mantenimiento en vuelo de las aeronaves históricas, reparación o reconstrucción de componentes, fabricación de piezas inexistentes en el mercado, revisión de motores históricos con asistencia de proveedores cualificados, pero sin posibilidad de emitir form 1, etc..., el taller deberá declarar/demostrar estas capacidades.

Sobre esta realidad debemos trabajar. Y si tenemos la intención que esta conservación de aviones históricos en vuelo no desaparezca deberíamos **simplificar los procedimientos y trasladar mucha de la responsabilidad a los operadores privados o fundaciones.** Para ello proponemos:

1. El mantenimiento de dichas aeronaves debería recoger la filosofía y la práctica de la parte ML de EASA.
2. Programas de mantenimiento declarativos donde el responsable de mantenimiento y del seguimiento de la aeronavegabilidad es el propietario y a su criterio pueda mantener **todos los rotables "on condition"**. Donde una parte del mantenimiento pueda ser ejercido por el propietario, y el resto es el propietario que encargará a través de una orden de trabajo al certificador independiente o a un taller habilitado las tareas restantes de mantenimiento.
3. **La nueva normativa debería poder ampliar las atribuciones del propietario y fundaciones más allá de lo previsto en las normas EASA.** En muchos casos propietarios y fundaciones han realizados trabajos de "overhaul" y reconstrucción de dichos aviones y pueden acreditar un **conocimiento similar o superior a la de una construcción por aficionados.**
4. El hecho que las aeronaves históricas vuelen muy pocas horas al año (La inmensa mayoría vuelan apenas 5 horas al año y las que más no suelen superar las 15 horas), hace que la **revisión de la aeronavegabilidad debería ser cada 3 años**, por un **sistema declarativo automático** independiente que sean certificados de aeronavegabilidad normales o restringidos (permit to fly).

5. Los talleres nacionales (CMA) tal como figuran en el último borrador disponible nos parecen aún muy complejas y su futuro, debido a la dimensión de su mercado potencial, muy discutible. Creo que deberíamos enfocar **una versión más simplificada de dichos talleres** más en la filosofía de las CAO de EASA que, en sus declaraciones de intenciones, preveían la posibilidad que pudieran ser, incluso, unipersonales. Primero, como hemos ya expuesto antes, deberíamos **facilitar e incentivar que los talleres EASA pudieran con un sistema simple, a ser posible, declarativo, ampliar sus atribuciones a las aeronaves históricas**. Aún así, **el modelo más realista para dicha aviación es que propietarios y fundaciones pudieran acceder a una versión simplificada de CMA que, con el complemento de certificadores independientes, pudieran desarrollar las tareas esenciales para mantener en vuelo su flota de aviones históricos**. Ello supondría tener la capacidad de reconstrucción de dichas aeronaves, de construcción de piezas, revisión de motores y otros componentes no disponibles en el mercado (mecanizados de metal, tuberías flexibles, magnetos alternadores etc...) o su sustitución por componente parecidos por un procedimiento simplificado más allá de CS-stand. Deberíamos tener una **inspiración similar a los AFIS**.
6. Puede el camino fuera poder declarar a dichas organizaciones, no solo como operadores de aeronaves históricas sino también como centros de mantenimiento de sus propias aeronaves, con unos **requisitos sencillos de tramitación y basado en la experiencia de dichas organizaciones y de su personal laboral y voluntario**.

Como la mayoría de esta nueva normativa de anexo I tiene pocos precedentes normativos de rango de RD, deberíamos **contemplar el ir aplicando vía AMC y sus respectivas Guías los criterios consensuados para el futuro RD** que puede tardar varios años en ver la luz. El sector puede haber sufrido mucho si no se toman medidas paliativas importantes en cuanto la regulación vigente.

Otro tema que deberíamos contemplar es que los requisitos de experiencia reciente de los mecánicos, sean parte 66 o nacionales, o del personal acreditado que ha demostrado sus capacidades por su larga experiencia con aviones históricos; **debería contemplar todo un curriculum de experiencia, no solo la reciente**. Exigir haber efectuado una revisión los últimos 12 meses por cada tipo/limitaciones no es en muchos casos realista. En aviación histórica cualquier reparación o espera o fabricación de componentes puede llevar meses y años.