

JORNADA SOBRE AVIACION GENERAL

Madrid 15 de diciembre 2023 Sede central de AESA.

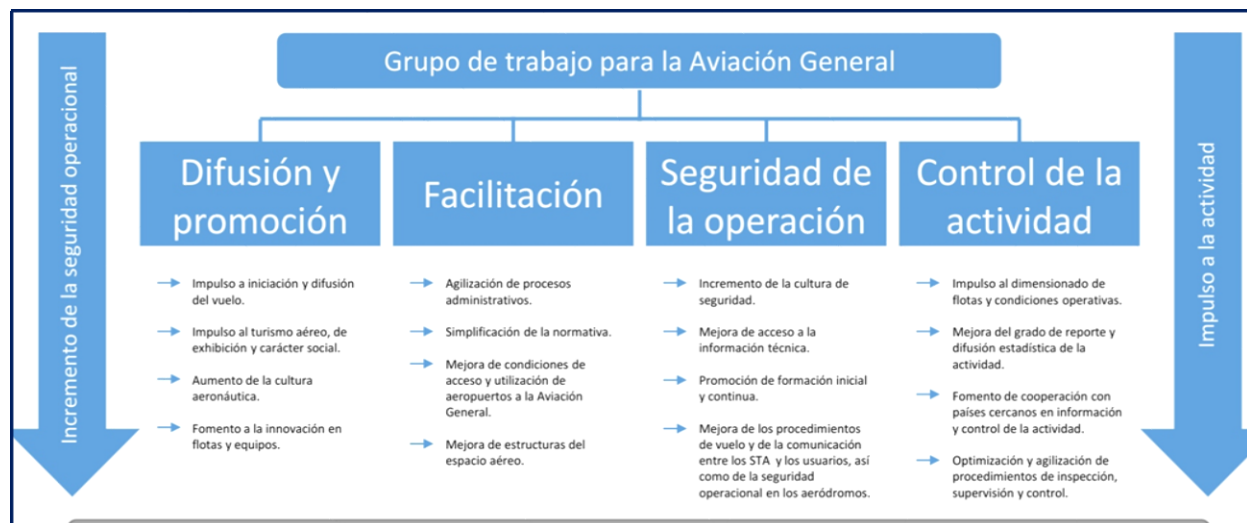
Asistimos a estas jornadas sobre aviación general en la sede central de AESA con grandes expectativas ya que los informes preliminares sobre los cambios que se avecinan nos hacen pensar que por fin hay gente trabajando en la línea correcta y que parece que empezamos a equipararnos al resto de países europeos.

La recepción es fantástica y la sala está a rebosar, aforo completo.

Sorprende la juventud del nuevo equipo de trabajo de Aesa y, sobre todo, su conocimiento y preocupación por el sector.

- **-Primer punto** a tratar es La Aviación General en España desde el punto de vista de la DGAC.

Su director, una persona joven y muy abierta a enfocar a la aviación general como se hace en el resto de Europa. Se ha creado un grupo de trabajo en el que se han incluido a las instituciones, a los profesionales y a los responsables de la rama deportiva. Los puntos clave y las líneas de trabajo, vienen representadas en este gráfico.



- **-Segundo punto**, exposición del posible y futuro marco regulatorio de la aviación general en España.

Aquí se abre un melón que en principio suena muy bien y esperemos que no se quede solo en palabras. Por el momento solo son líneas de trabajo y no hay nada aprobado todavía por el consejo de Ministros y esperemos que no se demore mucho en el tiempo.

Las líneas generales en las que se está trabajando son:

- (Opt out) Aumento de peso ULM bajo competencia nacional hasta 600kg
- Sistema declarativo en el ámbito del mantenimiento de la aeronavegabilidad
- Aumento del peso de desregularización de ULM en licencias/AIRW/matriculación de 70kg a hasta 120kg
- Requisitos adicionales para las actividades comerciales o de escuela
- Posibilidad de desviaciones de las instrucciones del fabricante en programas de mantenimiento, salvo operación comercial/escuela.
- Desarrollo de CS-STAN nacional como apoyo en los procesos de modificación de aeronaves
- Actualización de los requisitos de certificación de Tipo de ULMs
- Aceptación de certificados de tipo de otros países UE
- Nueva política en importación de aeronaves de construcción por aficionados de países UE



- Licencia de carácter indefinido. Se mantiene por experiencia reciente y no necesita renovarse por la autoridad. Se define proceso para recuperar la experiencia reciente con instructor.
- No es necesario disponer de Licencia ULM si se dispone de licencia válida EASA para una aeronave equivalente (1 hora inicial con instructor ULM).
- Las organizaciones de formación ya no requieren de autorización explícita de la autoridad. Régimen declarativo, con requisitos equivalentes a las DTO de EASA (organizaciones de formación más sencillas).
- Posibilidad de operación comercial y acceso a espacio aéreo controlado con las correspondientes habilitaciones en la licencia.
- Se definen los estándares mínimos de horas de formación para los pilotos, instructores y examinadores.
- Mayor detalle para el proceso de convalidación de licencia.
- Extensión en la validez de los reconocimientos médicos LAPL



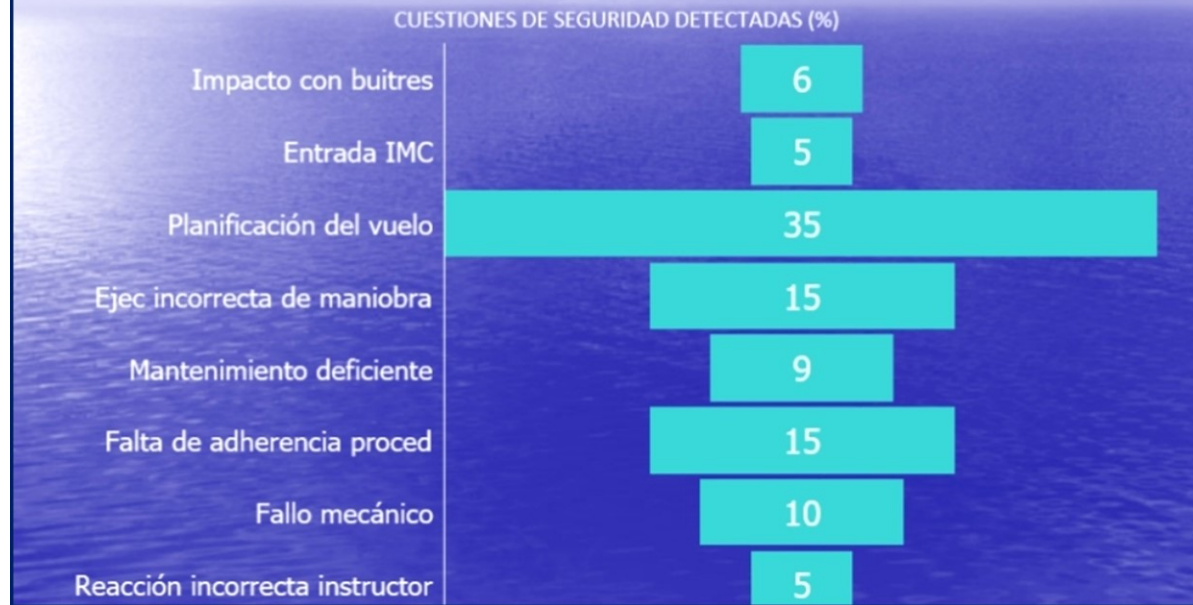
- 
- Posibilidad de realización de operaciones comerciales especializadas con ULM
 - Régimen declarativo para operaciones comerciales especializadas
 - Reconocimiento de la figura de operador de aeronave histórica (demostraciones aéreas)
 - Entrada a espacio aéreo controlado a aeronaves ULM con licencia PPL o ULM con habilitación
 - Revisión de las limitaciones operativas
 - Simplificación de trámites para la entrada de aeronaves anexo I de matrículas UE en España
 - Establecimiento de requisitos en materia de formación y operación para ala delta, parapentes y similares en colaboración con las Federaciones y simplificación de los trámites previos a la entrada en espacio aéreo controlado
 - Regularización de la operación de costes compartidos
- 

- **-El tercer punto** a tratar fue la relación de la aviación general con las infraestructuras nacionales aeroportuarias.

El ponente era el presidente de aeropuertos nacionales, su presencia fue realmente anecdótica confirmando el poco o nulo interés en abrir los aeropuertos a otra aviación que no sea la comercial. Una pérdida de tiempo y una decepción pensar que esas infraestructuras pagadas por todos nosotros solo están a disposición de las empresas privadas y ajenas a la palabra deporte.

- **-El cuarto punto** se concentró en el análisis de la seguridad aérea, estadísticas, protocolos, formación, por parte del director de la CIAIAC

PRINCIPALES CUESTIONES DE SEGURIDAD DETECTADAS EN AVIACIÓN GENERAL



- **-El quinto punto** vino de la mano de un ingeniero español que es miembro de EASA, se concentró en explicar las nuevas normativas de los procesos de certificación de aeronaves que vienen a simplificar y abaratar todo lo necesario para certificar cualquier aparato volador dentro del marco de EASA.
- **- El último punto** del día fue una mesa redonda con constructores, usuarios, escuelas, clubes y federaciones deportivas, en la que cada uno hacía una visión del sector desde su punto de vista, los. Problemas y los retos de futuro. Hubo muchas coincidencias en la problemática del sector y su regulación, también la ilusión y las ganas de cambios fueron comunes entre todos los ponentes.

Gran idea la de AESA de organizar estas jornadas, se sienten vientos de cambio y si todo va como parece, los cambios serán para mejor, menos regularización, más libertad y posibilidades para todos los usuarios de cualquier aeronave a nivel deportivo.