



**DÑA. ISABEL MAESTRE MORENO**

Directora de AESA

**CC/**

**DÑA. MARÍA JOSÉ RALLO DEL OLMO**

Secretaria General de Transportes y Movilidad

**D. JOSÉ LUIS LOZANO LOZANO**

Dirección de Evaluación de la Seguridad y Auditoría Técnica Interna

AESA

D. JESÚS MUELA MORATILLA, actuando en nombre y representación del **REAL AERO CLUB DE ESPAÑA**, con domicilio a efectos de notificaciones en Madrid, carretera Barrio de la Fortuna nº 14, como mejor proceda,

## **EXPONE**

**PRIMERO:** Que el Real Aero Club de España es una entidad representativa que agrupa los intereses de la aviación no comercial encontrándose entre sus fines los siguientes: a) la representación de sus asociados ante cualquier administración pública; c) Fomentar y velar, en defensa del sector de la aviación civil no comercial, por un eficiente cumplimiento de la normativa vigente en la materia, planteando propuestas, acciones y medidas para la solución de problemas relacionados con posibles deficiencias en la misma, así como colaborar con las Instituciones y Administraciones Públicas en la elaboración de dicha normativa y en cuantos asuntos sean de interés común y estén relacionados con el objeto de la Asociación; y l) Velar por los intereses del sector aeronáutico civil no comercial.

### **SEGUNDO: RECONOCIMIENTO DE EXPERIENCIA RECIENTE EN ÁMBITO EASA. REVALIDACIÓN DE HABILITACIONES ULTRALIGERO**

El art. 10.3 del Real Decreto 123/2015, de 27 de febrero, por el que se regula la licencia y habilitaciones del piloto de ultraligero, establece:

*Para revalidar antes de que caduquen las habilitaciones MAF, DCG, AG, H y HD, el interesado deberá acreditar, en su registro de tiempo de vuelo o mediante certificado emitido por una escuela de vuelo de ultraligero, cinco horas de vuelo en los doce meses anteriores a la solicitud.*

Es decir, para revalidar una habilitación es necesario realizar cinco horas en los doce meses anterior, sin especificar la norma si dichas horas deben realizarse en el tipo de aeronave.

De manera similar, a nivel EASA, se exige una cierta experiencia reciente para poder revalidar la correspondiente habilitación. A modo de ejemplo, en FCL.740.A, para habilitaciones de clase monomotor y TMG, se establece completar 12 horas de vuelo en la clase correspondiente en los 12 meses anteriores a la fecha de caducidad de la habilitación, además de un vuelo con un instructor.

Este requisito ha sido matizado en la Decisión 2020/005/R, de 18 de marzo, de la Agencia Europea de Seguridad Aérea al establecer lo siguiente:

*AMC1 FCL.140.A; FCL.140.S; FCL.740.A(b)(1)(ii) Recency and revalidation requirements*

***All hours flown*** on aeroplanes or sailplanes that are ***subject to a decision as per Article 2(8) of the Basic Regulation or that are specified in Annex I*** to the Basic Regulation should count in full towards fulfilling the hourly requirements of points FCL.140.A, FCL.140.S, and FCL.740.A(b)(1)(ii) under the following conditions:

*(a) the aircraft matches the definition and criteria of the respective Part-FCL aircraft category, class, and type ratings; and*

*(b) the aircraft that is used for training flights with an instructor is an Annex-I aircraft of type (a), (b), (c), or (d) that is subject to an authorisation specified in points ORA.ATO.135 or DTO.GEN.240.*

Asimismo, en la respuesta del comentario 37 del CRD 2014-29(B), EASA ha manifestado:

*The AMC regarding point FCL.140 on recency requirements and FCL.740.A, point (b)(1)(ii) on revalidation of class and type ratings were **modified to allow hour credits from ultralight aircraft to be used for maintaining the privileges for touring motor gliders (TMGs) and single-engine piston (SEP) aircraft** as well as for the revalidation of class and type ratings.*

Es decir, la regulación europea permite que la totalidad de las horas realizadas **con las aeronaves ultraligeras computan a los efectos de poder revalidar la habilitación correspondiente a la parte FCL.** Existe un reconocimiento de la experiencia realizada en aeronaves reguladas bajo norma nacional hacia licencias expedidas conforme a la norma europea (es un reconocimiento vertical de abajo hacia arriba).

En ese mismo sentido y bajo la misma filosofía se considera no solo necesario sino exigible para conseguir una normativa coherente con la europea, que la experiencia de vuelo realizada bajo licencias EASA sea computable a efectos de revalidación de la correspondiente habilitación de ultraligero (un reconocimiento vertical de arriba hacia abajo).

A modo más ilustrativo, en el caso de una persona que sea simultáneamente piloto de ultraligero y piloto privado, actualmente las horas de vuelo que realiza en ultraligero (Multieje de ala fija) le computan a efectos de la experiencia necesaria para revalidar su habilitación de clase monomotor o TMG. En cambio, no se está reconociendo por AESA la experiencia a la inversa, hecho ilógico y desproporcionado.

En coherencia con ello, lo que venimos a proponer es que la experiencia de ese mismo piloto realizada en un SEP o en TMG sea computable a los efectos de las 5 horas exigibles para la revalidación de la habilitación MAF (un reconocimiento de experiencia realizada bajo una licencia de nivel superior).

Para ejecutar tal reconocimiento entendemos que no es necesario modificar la norma, ya que el art. 10.3 del RD 123/2015 no establece requisitos sobre donde deben ser realizadas tales horas. Entendemos que una interpretación coherente de ello es que en dichas cinco horas se refieren a cualquiera realizada en la correspondiente categoría de avión o similar, incluyéndose por tanto aquellas realizadas en aeronaves similares pero reguladas por la UE.

### **TERCERO: INSTRUCTORES DE ULTRALIGERO. RECONOCIMIENTO DE LA CAPACIDAD DE INSTRUIR A TITULARES DE UN CERTIFICADO DE INSTRUCTOR EMITIDO EN BASE A LA NORMA EUROPEA PARA LICENCIAS SUPERIORES.**

El artículo 11 del RD 123/2015, relativo a la habilitación de instructor de ultraligero, establece que para obtener la habilitación de instructor de ultraligero se requiere:

*a) Licencia de piloto de ultraligero, con la habilitación en vigor del tipo de ultraligero en el que pretende impartir la instrucción y, en su caso, la habilitación de radiofonista.*

*b) Acreditar, en su registro de tiempo de vuelo o mediante certificado emitido por una escuela de vuelo de ultraligero, doscientas horas de vuelo en el tipo de ultraligero en el que pretende impartir la instrucción.*

*c) Superar las pruebas teóricas y prácticas del curso de instructor de ultraligero, cuyo contenido se aprobará por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea y se publicará en su página web.*

A nivel europeo, la subparte J del Anexo I del Reglamento (UE) 1178/2011 establece la regulación para instructores en el ámbito EASA. En ese sentido, en FCL.920 se establecen las competencias del instructor (preparar recursos, facilitar el aprendizaje, evaluar el rendimiento del alumno, controlar y revisar el progreso, informar de los resultados, ...), un curso de formación (FCL.930), evaluación de la competencia (FCL.935), ...

Asimismo, en FCL.915.c) se establece que "*Los solicitantes de certificados de instructor adicionales podrán obtener reconocimiento de crédito por las cualidades de enseñanza y aprendizaje ya demostradas para el certificado de instructor del que sean titulares*"

En ese sentido, vemos incoherente que no exista una permeabilidad de la norma estatal para que aquellos instructores con certificado EASA puedan ver reconocidas sus cualidades de enseñanza y aprendizajes que ya han demostrado en una licencia "superior". Esto ayudaría a trasladar los conocimientos y experiencia de instructores de la aviación "certificada" a la ultraligera.

Asimismo, las horas de experiencia exigida (200) también tienen que ser reconocidas con aeronaves "EASA" de características similares, como hemos expuesto en el expositivo segundo. No tiene sentido que no se reconozca la experiencia en aeronaves de aviación general por el mero hecho que esta este certificada con unos estándares europeos superiores, las normas tienen que ser consistentes y interrelacionarse entre ellas.

**CUARTO: EXAMINADORES DE ULTRALIGERO. RECONOCIMIENTO DE LA CAPACIDAD DE EXAMINAR A TITULARES DE UN CERTIFICADO DE**

## **EXAMINADOR EMITIDO EN BASE A LA NORMA EUROPEA PARA LICENCIAS SUPERIORES.**

El artículo 7 del RD 123/2015, relativo a la figura del examinador, establece que para obtener el certificado de examinador será necesario cumplir los siguientes requisitos:

- a) Disponer de la habilitación de instructor de ultraligero, en vigor y correspondiente al tipo de ultraligero en el que va a examinar.*
- b) Acreditar, al menos, 500 horas de vuelo como piloto al mando y 150 horas como instructor de ultraligero del tipo para el que esté habilitado.*
- c) Superar el curso de estandarización establecido por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, cuyo contenido estará disponible en su página web.*
- d) Superar una evaluación de competencia, que deberá realizarse ante un examinador designado del apartado 2 o un examinador experimentado del apartado 4.*  
*La evaluación de competencia consistirá en la supervisión de una prueba de vuelo en la que el interesado actuará como examinador, y que incluirá una sesión informativa y un análisis postvuelo.*
- e) No haber sido sancionado por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea con la limitación, suspensión o revocación de la licencia de ultraligero.*

Entendemos que resulta imprescindible relacionar todos estos requisitos con el nivel de competencia alcanzado por un poseedor de un certificado de examinador conforme al Reglamento (UE) 1178/2011, reconociendo dichos certificados como válidos para poder ejercer la función de examinador de ultraligero o, en su caso, reconocer la totalidad de los requisitos para la expedición de un nuevo certificado de examinador de ultraligero. Es decir, reconocer las capacidades ya demostradas (la capacidad de evaluar) por titulares de licencias superiores obtenidas al amparo de la norma europea.

En ese sentido, se entiende que un FE conforme a EASA-FCL ya cumple los siguientes requisitos:

- c) Superar el curso de estandarización establecido por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, cuyo contenido estará disponible en su página web.*

Conforme a FCL.1015.b), los examinadores "EASA" ya han cumplido el requisito al realizar un amplio curso de estandarización. No debe reiterarse este requisito cuando estas personas ya han realizado un curso de estandarización para

examinar licencias de nivel superior. En todo caso, al igual que hace EASA mediante un documento de diferencias para examinadores, ello se podría sustituir con una guía de consulta en la que se remarque la diferencia entre exámenes.

*d) Superar una evaluación de competencia, que deberá realizarse ante un examinador designado del apartado 2 o un examinador experimentado del apartado 4.*

*La evaluación de competencia consistirá en la supervisión de una prueba de vuelo en la que el interesado actuará como examinador, y que incluirá una sesión informativa y un análisis postvuelo.*

En este sentido, los examinadores "EASA" ya han superado una evaluación de competencia conforme FCL.1020, ante un inspector o un examinador senior, a través de una prueba de pericia, verificación de competencia o evaluación de competencia en el papel de examinador para el que se aspira a las atribuciones, incluida una sesión informativa, la realización de la prueba de pericia, verificación de competencia o evaluación de la competencia de la persona a la que se le realiza la prueba o verificación, un análisis postvuelo y la documentación de registro.

Entendemos que el cumplimiento de los requisitos c) y d) deben ser directamente reconocidos a todos los examinadores, ya que han demostrado sobradamente la "capacidad para examinar". El conocimiento de la clase concreta se lo dará el requisito a), pero en cualquier caso disponen de capacidad demostrada para poder examinar, ya que lo están realizando para licencias y habilitaciones superiores. Asimismo, como ha señalado EASA, un multieje y un monomotor es equivalente, y la única diferencia es la forma de certificación de la aeronave.

En relación al requisito e), esta limitación no puede ser indefinida y debe ser coherente con la norma europea que señala que será durante los últimos tres años. No tiene sentido que un requisito mayor para un examinador de ultraligero que para un examinador de una licencia profesional.

En cualquier caso, tal y como ha realizado y está realizando EASA, es necesario adoptar medidas de desregularización y aligeramiento con normas más proporcionales.

#### **CUARTO: EXAMENES TEORICOS. POSIBILIDAD DE SER REALIZADOS A TRAVÉS DE LOS EXAMINADORES.**

Actualmente los exámenes se realizan a través de SENASA implicando desplazamiento desde toda la geografía española a Madrid, implicando además del desplazamiento una pérdida laboral o profesional del alumno al estar solo disponible en horario "administrativo".

Por ello, entendemos que debe autorizarse a todos los examinadores para que puedan realizar bajo su vigilancia los exámenes teóricos online en cualquier lugar. Si la autoridad otorga su confianza para que un examinador pueda evaluar la formación práctica, la más crítica, no vemos obstáculo ni motivo para que esa misma persona pueda "vigilar" la realización de un examen teórico a través de la plataforma web ya existente.



En base a lo expuesto,

#### **PROPONEMOS:**

- 1.** Se interprete el art. 10.3 del Real Decreto 123/2015 en el sentido que el requisito de tiempo de vuelo puede ser realizado no solamente en aeronaves ultraligeras sino en aquellas que coincidan con la categoría de la aeronave. Por ejemplo, para revalidar la habilitación MAF se reconozca la totalidad de horas realizadas en cualquier aeronave monomotor o TMG. Subsidiariamente, si considera incompatible dicha interpretación con el precepto, se inicie un procedimiento de modificación del Real Decreto para incluir dicha modificación.
- 2.** Se reconozca para el cumplimiento del requisito establecido en el art. 11.1.b) del RD 123/2015, para los tipos MAF y H, la experiencia de vuelo realizada en la categoría o clase correspondiente bajo licencias emitidas conforme OACI o la parte FCL. Es decir, a un candidato a FI de MAF se reconozca, a efectos de cumplimiento del requisito, las horas realizadas en aviones monomotores.
- 3.** Se reconozca para el cumplimiento del requisito establecido en el art. 11.1.c) del RD 123/2015, para los tipos MAF y H, haber superado pruebas equivalentes y, en todo caso, reconocer que dicho requisito ha sido cumplido para aquellos que dispongan de un certificado de instructor, tanto FI como CRI(SEP o TMG), conforme la subparte J de Reglamento EU 1178/2011
- 4.** Derogar el artículo 13.4 del Real Decreto 123/2015.

5. Se reconozca para el cumplimiento del requisito establecido en el art. 7.3.b) del RD 123/2015, para los tipos MAF y H, que las 500 horas de vuelo como piloto al mando pueden ser realizadas en cualquier aeronave de la misma categoría (para MAF categoría avión, valiendo las realizadas también con licencias EASA) y que las 150 horas como instructor se compute también la experiencia como instructor bajo la parte FCL.
6. Se reconozca tener cumplidos los requisitos establecidos en el art. 7.3.c) y d) del RD 123/2015, para los tipos MAF y H, a aquellos que dispongan de un certificado de examinador, tanto FE como CRE(SEP o TMG), conforme la subparte K de Reglamento EU 1178/2011.
7. Se modifique el art. 7.3.e) del Real Decreto 123/2015 para limitar temporalmente dicha limitación, estableciendo que será "durante los últimos 3 años", al igual que se establece en FCL.1010.b).
8. Se permita realizar los exámenes teóricos de ultraligero, en cualquier momento y en cualquier lugar, a través de la plataforma existente con la vigilancia de cualquier examinador autorizado.

En Madrid a 29 de abril de 2020



REAL AERO CLUB  
DE  
ESPAÑA  
MADRID