



Real Aero Club de España

Fundado en 1905

Miembro fundador de la Federación Aeronáutica Internacional

COMUNICADO DE PRENSA

MADRID, 21 DE MARZO DE 2022

Aena frena la formación aeronáutica y el desarrollo de la aviación general, según el Real Aero Club de España

Después de muchos años, Aena como empresa pública que gestiona los principales aeropuertos, sigue sin entender que la formación aeronáutica es la base para la buena salud de la aviación general y comercial en España. Desaprovechándose, además, las condiciones únicas que tiene nuestro país (buena climatología, espacio aéreo no saturado e infraestructuras aeroportuarias infrautilizadas) para que España se convirtiera en uno de los principales destinos para la formación de futuros pilotos y un destino turístico-aeronáutico de primer orden, con el incremento de actividad económica que todo esto supondría.

En una actividad ultra regulada como es la aviación es muy importante que los organismos y empresas públicas que se encargan de su desarrollo remen en la misma dirección que los usuarios. La complicada legislación en la que se tiene que mover la aviación general, y todas sus actividades de formación, necesitan el apoyo de la administración para poder sobrevivir.

Pero tras muchos años en los que el sector, con el apoyo de las principales asociaciones (nosotros desde el Real Aero Club de España, AOPA Spain y AEPAL), está luchando por mejorar la situación, cada vez que se da un paso en la buena dirección, se dan dos pasos hacia atrás.

Necesitaríamos toda una serie de artículos para poder hacer un completo repaso a todos los problemas que genera la administración en el sector de la aviación general, ya sea en el día a día de los pilotos, en las actividades de formación, en las empresas de trabajos aéreos o en las actividades de mantenimiento. Un sector que es lo suficientemente importante para que miles de empleos dependan de las decisiones que toman los organismos públicos, y que seguro que con un poco de ayuda podrían mejorar significativamente.

Y todo esto, no ya para lograr estar en los primeros puestos de Europa, sino únicamente para poder salir de los últimos lugares del ranking, y estar en los puestos que nos corresponde por población y potencial económico. Ahora es vergonzoso compararnos con los países de nuestro entorno como Portugal, Francia o Italia.

ESCUELAS DE VUELO: LA BASE DE LA AVIACIÓN

Centrándonos en la actividad de formación vamos a dar unas pinceladas de algunos de los temas en los que Aena, como una de las tres patas de la administración (las otras dos son AESA y Enaire) están impidiendo, con su actitud, el buen desarrollo de las escuelas de vuelo. Hay que recordar a



Real Aero Club de España

Fundado en 1905

Miembro fundador de la Federación Aeronáutica Internacional

estos tres estamentos, y aunque pueda parecer obvio, que es en las escuelas de vuelo donde se inician todos los pilotos, ya sean privados o comerciales.

Por supuesto es una pena tener que criticar negativamente el trabajo conjunto de un organismo que seguro tiene buenos profesionales, pero que desgraciadamente no son capaces de compensar el mal trabajo de muchos responsables. Además estos últimos no entienden que no están solo para vigilar, fiscalizar y poner travas, sino que como estamentos públicos, deberían ser el apoyo para solucionar los problemas que tiene el sector. Para eso sus sueldos y presupuestos vienen en gran parte de los impuestos que aportan todos los ciudadanos.

Aena es la empresa pública que gestiona los principales aeropuertos españoles. Su gestión es fundamental para las actividades de formación, ya que es desde un aeropuerto o aeródromo donde se inician y terminan todos los vuelos de formación, así que los impedimentos a esta actividad formativa son críticos para que la aviación general se pueda desarrollar con fluidez. Las escuelas necesitan acceso fácil y económico a aeropuertos, pues no solo los alumnos se forman desde pequeños aeródromos para hacer sus prácticas de tomas y despegues, sino que necesitan también de instalaciones más completas para sus fases de vuelo visual nocturno o vuelo instrumental.

NO HAY UNIDAD DE CRITERIO ENTRE LOS AEROPUERTOS DE AENA

Lo primero que llama la atención es que, como denomina de forma muy optimista el propio organismo "la red de aeropuertos de Aena", es en realidad un conjunto de reinos de taifas, donde cada uno tiene sus normas, sin un criterio homogéneo. Un ejemplo de esta disparidad se ve a simple vista con la seguridad de acceso a los diferentes aeropuertos que instructores y alumnos deben pasar en sus vuelos. ¿Por qué estas diferencias para una operativa que debería ser común en todos los aeropuertos de similares características?

Un ejemplo de estos son aquellas oficinas de operaciones de ciertos aeropuertos, que sin ninguna justificación, no quieren que las tripulaciones utilicen el sistema TPV virtual creado por Aena para pagar las tasas desde el avión. Esto obliga a las tripulaciones a que tengan que ir físicamente a la oficina de operaciones perdiendo tiempo o en ciertos casos obligando a contratar handling... muchas normas y costumbres diferentes, ¿dónde está la famosa "red de aeropuertos de Aena"?

Además, en ocasiones, los datos publicados de los aeropuertos en el AIP (que es la fuente oficial de información aeronáutica de España) son después "modificados" internamente por algunas oficinas de operaciones, aplicando así restricciones que no aparecen en la información oficial.



Real Aero Club de España

Fundado en 1905

Miembro fundador de la Federación Aeronáutica Internacional

RESTRICCIONES A LOS VUELOS DE ESCUELA

Otro tema importante que refleja esta disparidad son las cada vez mayores restricciones para los vuelos de formación en los aeropuertos de Aena. No ya en los aeropuertos como Barajas, en el que está completamente prohibido el acceso de avionetas (monomotores o bimotores de pistón) que son las que se utilizan en la formación de los pilotos, sino en otros aeropuertos más pequeños e infrautilizados que tampoco permiten vuelos de formación (prácticas de aproximación o tomas y despegues). Y esto solo ocurre en España, ya que en la mayoría de los países europeos o en USA (que desgraciadamente para nosotros es otro universo en cuanto a la aviación) no hay restricciones para que una aeronave en formación (o en vuelo privado) aterrice en cualquier aeropuerto, aunque lógicamente los más grandes tengan tarifas de uso más altas.

Huesca (LEHC) es un cúmulo de restricciones, y eso que es actualmente uno de los aeropuertos con menos operaciones y pasajeros de España: no se permiten aproximaciones y despegues salvo aeronaves con destino el aeropuerto (así que se impide realizar tomas y despegues, fundamental para la formación); si llega o sale un vuelo IFR no puede haber ningún otro avión en un radio de más de 6 km del aeropuerto (sin comentarios); y se pueden hacer operaciones visuales nocturnas, pero hay que avisar tres días antes del vuelo, ¿quién tiene una previsión meteorológica fiable con tanta antelación?

Y otro ejemplo el aeropuerto de Valladolid (LEVD) en el que no se autorizará a ninguna aeronave civil (IFR/VFR) a efectuar prácticas de aproximaciones o tomas y despegues. Está claro que es un aeropuerto de uso civil y militar, pero con una muy baja utilización, que no justifica en ningún caso estas limitaciones.

LOS HORARIOS UNA LIMITACIÓN IMPORTANTE PARA LA ACTIVIDAD

Los horarios son otra de las herramientas que utiliza Aena para limitar los vuelos de formación y de aviación general. De todos los aeropuertos de la red de Aena pocos están abiertos las 24 horas. La razón esgrimida para estas limitaciones horarias es la viabilidad económica, ya que según Aena tener un aeropuerto con todo el personal únicamente para algunos vuelos de formación o aviación general no es rentable. ¿Pero porque hay que tener todo el personal (administrativo, de seguridad, controladores, bomberos, mantenimiento...) en todo el horario operativo?

Solo hay que ir a Francia y ver muchos aeropuertos regionales en los que está todo el personal en los horarios de los vuelos comerciales, y en vez de cerrar el aeropuerto para el resto del día, en esos periodos de menor tráfico el personal de seguridad se encarga de facilitar los accesos a los ocupantes de los aviones y controlar las tasas. Y solo están ellos, no hay controladores, bomberos, etc. Y aun así con el personal reducido se pueden hacer en estos aeropuertos todo tipo de vuelos de formación y privados, nocturnos e instrumentales sin tener activados todos esos servicios, ya que la normativa aeronáutica internacional lo permite.



Real Aero Club de España

Fundado en 1905

Miembro fundador de la Federación Aeronáutica Internacional

Ejemplos de estas limitaciones horarias los tenemos en Cuatro Vientos (LECU) el segundo aeropuerto civil después de Barajas en Madrid (que solo abre de las 9 de la mañana al ocaso) o Son Bonet (LESB) el segundo aeropuerto de la Isla de Mallorca (que abren 8:15 a 18:45 en verano y de 9:15 a 17:45 en invierno). ¿Cómo puede ser que los segundos aeropuertos de la capital de España y de una isla con la potencia turística de Mallorca no estén abiertos las 24 horas? Y como hemos explicado no vale la excusa de viabilidad económica, ya que tiene fácil solución.

Desde hace unos años para poder ampliar los horarios sin los servicios completos se crearon las figuras de los horarios de “uso público” y de “uso restringido”, aunque desgraciadamente pocos aeropuertos han luchado para ampliar los horarios de forma efectiva, y en ningún caso hasta las 24 horas.

EL HANDLING OBLIGATORIO, UNA NUEVA MANERA DE RECAUDAR

Otro de los inconvenientes (de operación y económicos) es el handling para el movimiento de las tripulaciones de aviación general en la plataforma. En muchos casos un handling impuesto sin ninguna necesidad operativa real, y más cuando hacemos comparaciones entre aeropuertos de Aena, ya que en algunos no es obligatorio, pero hay que desplazarse una mayor distancia a pie por la plataforma que en otros que si lo es.

A PESAR DEL BULO, EN ESPAÑA HAY POCOS AEROPUERTOS

Sobre el número de aeropuertos en España se ha extendido la idea errónea que tenemos muchos, incluso el mismo número que en Alemania. Pero esta estadística parte de un error de base. Si que tenemos un número similar de aeropuertos de los llamados internacionales como Alemania, pero realmente el número de aeropuertos total no tiene nada que ver.

Según datos de Eurostat y Eurocontrol de 2018 el número de aeropuertos/aeródromos por millón de habitantes en España es de unos 2,5 (con peores cifras solo tenemos a Italia y países Bajos), mientras que en Alemania o la media europea es de unos 7 aeropuertos por millón de habitantes, y en USA son más de 40. En cuanto a las estadísticas de km² por cada aeropuerto/aeródromo (datos del mismo año y fuente), también nos encontramos en la cola, empatados en este caso con Rumanía con unos 4.500 km² por aeropuerto, mientras que la media europea está un poco por debajo de 1.500 km² y en el caso de Alemania unos 650 km² por aeropuerto. En USA, y a pesar de su tamaño, son unos 750 km² por aeropuerto.

¿Y por qué tenemos tantos aeropuertos “grandes”? Pues porque en la última época de expansión económica en España todas las capitales de provincia querían tener uno (o renovar y agrandar las instalaciones del que tenían), en lo que se han malgastado muchos millones de euros, para que todos estos aeropuertos estén prácticamente sin vuelos comerciales. Y lo que es peor, que una vez



Real Aero Club de España

Fundado en 1905

Miembro fundador de la Federación Aeronáutica Internacional

realizada una inversión en infraestructuras ruinosa, Aena no sea capaz de abrirlas a la aviación general y a la formación, dejando las inversiones y las instalaciones muertas de risa.

Un triste ejemplo de esto es nuevamente el aeropuerto de Huesca (LEHC) en el que durante muchas décadas ha estado una de las dos escuelas de planeadores más importantes de Europa, y que en temporada se llenaban de alumnos y pilotos de muchos países. Tras la decisión de ampliarlo con una nueva pista y una terminal, Aena organizó su funcionamiento para compatibilizar ambas actividades, como ocurre en muchos otros aeropuertos europeos. Sin embargo Aena poco después empezó a hacer la vida imposible a la actividad de los planeadores, hasta que consiguieron que se marcharan a otro aeródromo en el Pirineo. Y todo para dejar un aeropuerto con unos pocos vuelos comerciales al año y languideciendo después de unas inversiones millonarias. Y lo que es peor, sin ser capaz de reconocer su garrafal error en la gestión, y dar nuevamente facilidades para el regreso de la escuela de planeadores.

MÁS AEROPUERTOS Y MÁS PEQUEÑOS

En vez de estas grandes inversiones en aeropuertos que estaba claro que no iban a tener un tráfico a la altura del dinero gastado ¿Por qué no invertir en pequeñas mejoras en más aeropuertos de Aena como la inclusión de aproximaciones instrumentales basadas en GPS o la iluminación para la utilización nocturna? ¿O por qué no ampliar las plataformas de estacionamiento de aviación general para así no restringir el acceso de aeronaves en formación? Sin embargo la solución de actual de Aena para estos problemas de capacidad es imponer la petición de un permiso para el vuelo que hay que solicitar con 24 o 48 horas de antelación, con la excusa de plataformas con poco espacio... una vez más restricciones a la actividad.

En fin, una empresa mayoritariamente pública que lo que debería hacer es favorecer la actividad de la aviación general (y de la formación de pilotos) en España, facilitando así la expansión de las escuelas actuales, la creación de nuevas empresas o la llegada de otras "sucursales" de centros de formación europeos. Todo esto podría ser motor de actividad empresarial y por tanto económica para el país. Pero en vez de esto, muy buenas palabras, y una ausencia total de preocupación por el sector.



Real Aero Club de España

Fundado en 1905

Miembro fundador de la Federación Aeronáutica Internacional

Acerca del Real Aero Club de España

El Real Aero Club de España (<http://www.realaeroclubdeespana.org/>) es mucho más que la unión de los distintos aeroclubs españoles. Sumándose a las iniciativas que comenzaban a proliferar en Europa, el Real Aero Club de España se inauguró el 18 de mayo de 1905, constituyéndose como el primer aeroclub español. Poco tiempo después, en octubre de ese mismo año, se convirtió en cofundador de la Federación Internacional Aeronáutica (FAI), organismo dedicado a la elaboración de normas y registros de la aeronáutica y astronáutica. Tras más de cien años de actividad, esta organización supone la vía oficial para la divulgación de la Aviación General y Deportiva y el medio más adecuado para la defensa de las instalaciones aeronáuticas españolas.

Comunicación y Prensa

Tel.: +34 91 508 81 83

prensa@realaeroclubdeespana.org