



## Confederación Argentina de Entidades Aerodeportivas

Miembro Activo de la Federación Aéronautique Internationale

Buenos Aires, junio 9 del 2008.

Señor  
Director Nacional de Aeronavegabilidad  
Comodoro D. Hugo Gustavo di Risio,  
S/D.

De mi consideración:

Tengo el agrado de dirigirme a usted, con el objeto de hacerle llegar en adjunto una nota que he presentado en el día de ayer al señor Comandante de Regiones Aéreas, relacionada con los certificados psicofisiológicos que se les exige a los usuarios de las actividades aeronáuticas en general.

Entiendo que algunas de los temas que se plantean son de interés de la Dirección a su digno cargo. Nos hemos limitado a solicitar un reordenamiento en base estrictamente a lo normado por la OACI y la F.A.A., organismos con los cuales nuestro país es parte y signatario en sendos convenios.

Creo, señor Director, que de reconsiderar la actual reglamentación, una gran parte de personal idóneo de técnicos en distintas disciplinas podrían reincorporarse al mantenimiento y puesta en servicio de las aeronaves, especialmente las de carácter deportivo, que es lo que puntualmente nos interesa.

De la mano de esta iniciativa, lo invito a evaluar la necesidad de realizar un cambio substancial en el sistema de habilitaciones anuales y sus características, que en las actuales condiciones contribuyen a agregar costos de funcionamiento de los aeroclubes y usuarios, y una considerable burocracia por el cúmulo de papeles que deben tramitar el personal de inspectores de la Dirección de Aviación General, sin un sentido práctico.

El ordenamiento de ese Organismo exige que las aeronaves privadas y de aeroclubes deben ser habilitadas anualmente por un taller aeronáutico reconocido, con alcance a cada aeronave. La FAA de Estados Unidos, reglamentación a la que responde nuestro país por ser signatario del convenio recíproco, autoriza a los mecánicos y especialistas en estructuras, a realizar las inspecciones directamente, y realizar los asientos en los historiales bajo su responsabilidad. No así las reparaciones mayores.

Este reclamo es mas importante cuando lo relacionamos con la actividad del volovelismo. Es sabido que los pilotos de planeadores reciben adiestramiento para realizar el mantenimiento preventivo de sus aeronaves, aunque en nuestro país se lo ha incorporado al régimen de aviación en general y no pueden legalizar lo que de hecho realizan por norma.

## Confederación Argentina de Entidades Aerodeportivas

Miembro Activo de la Federación Aéronautique Internationale

-2-

Le solicitamos que en base a lo prescripto por el FAR 43, que es práctica común en Estados Unidos, se reglamente la autorización para realizar la inspección de 100 horas a los pilotos de planeadores, previa aprobación de un curso de mantenimiento preventivo, y su asiento anual en los historiales de su aeronave.

Consecuentemente, cada cinco años un inspector de la DNA debería revisar la aeronave y volverla al servicio o recomendar, de ser necesario, la intervención de un taller reconocido. De igual forma, la ejecución de cualquier tarea relacionada con los AD de servicio, o reparaciones de importancia.

Un paso intermedio sería que los planeadores tengan un vencimiento cada dos años, teniendo en cuenta que no están sujetos a desgastes por vibraciones, son de mecanismo muy simples, sin instalaciones complejas, y vuelan en general muy pocas horas al año. De hecho muchos planeadores "se vencen" anualmente con muy pocas horas de actividad. De lograrse esta alternativa, esa Dirección Nacional se vería aliviada de un 50% de trámites burocráticos que no obedecen a un incremento de la seguridad operacional.

Me permito relatarle un caso que considero insólito y que se repite. Un técnico aeronáutico acreditado en ese Organismo, poseedor de un planeador motorizado de última generación, para habilitarlo anualmente debe conseguir la firma de un taller, cuyo responsable le cobra 2000 pesos. Todo un despropósito, permitido por una reglamentación obsoleta.

Necesariamente, quisiéramos discutir este tipo de disposiciones que no contribuyen al progreso de nuestra aviación deportiva sin un propósito práctico, y que ciertamente, no contribuyen a la seguridad.

Como le decimos al Señor Comandante de Regiones Aéreas, es resorte de la Fuerza Aérea procurar el desarrollo de la aviación civil en todas sus formas, y hacer cumplir las regulaciones que ordenan el servicio aeronáutico, pero también debe abstenerse de aplicar alguna regulación o cláusula que no se considere necesaria y afecte a los administrados, y se oriente al detrimento de la actividad.

Señor Director Nacional, no puedo dejar de considerar que en el organismo a su digno cargo, siempre hemos tenido oportunidad de ser escuchados, y aun convocados para dilucidar temas de servicio que nos afectan, lo cual valoramos en toda su extensión, pero las actuales circunstancias nos obligan a solicitar una revisión de las condiciones que reglamentan la habilitación de las aeronaves deportivas, porque prácticamente estamos imposibilitados, no digo de progresar, sino de mantener lo poco que tenemos. A corto plazo, no habrá aeronaves, ni talleres, ni personal técnico. En veinte años nuestra actividad se ha visto reducida desmedidamente, por lo que es imperativo reactivarla.

Lo saludo con mi consideración mas distinguida.

MANUEL ENRIQUE FENTANIK  
PRESIDENTE  
CADEA

Comodoro HUGO GUSTAVO DI RISIO  
Director Nacional de Aeronavegabilidad

RECIBIDO 10 JUN -08