

SOLICITUD DE RESPUESTAS URGENTES A MODIFICACIONES NORMATIVAS

Señor

Administrador Nacional de Aviación Civil

Sr. Oscar Villabona

A los 25 días del mes de Noviembre de 2025.

De nuestra mayor consideración:

Por la presente nos dirigimos a Ud., con el espíritu de colaboración que siempre ha caracterizado históricamente a la comunidad aeronáutica argentina, luego de un profundo intercambio de comentarios entre diferentes usuarios del sistema, escuelas de vuelo, más de 100 pilotos, instructores y aeroclubes, que han analizado en detalle las modificaciones introducidas a la RAAC Parte 61 y, sobre todo, como se esta llevando adelante su implementación.

Este análisis ha revelado numerosas preguntas e inquietudes acerca de su implementación que han tensado notoriamente el sistema aeronáutico, no existiendo criterios uniformes y objetivos sobre su implementación, así como los restantes cambios normativos recientemente aprobados, generando numerosas dudas entre los usuarios del sistema que atentan gravemente contra la seguridad jurídica y operacional.

El presente análisis ha sido realizado desde una triple perspectiva: la del Instructor de Vuelo, enfocado en la calidad de la formación; la del Piloto Civil, centrado en la operatividad y la seguridad; y la de asesores legales, velando por la coherencia normativa, la implementación normativa y el respeto por la seguridad jurídica y operacional.

Vemos con notoria preocupación la demora en los procesos administrativos y la falta de respuesta a los usuarios por parte de la Autoridad Aeronáutica, máxime en el marco de drásticos cambios normativos que no pueden ni deben implementarse a la ligera y que ponen en grave peligro la seguridad operacional del sistema.

I. DOMICILIO LEGAL Y CONSTITUCIÓN EN AUTOS:

Constituimos domicilio legal en Tomas de Anchorena N° 275, la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, conforme a los términos que se detallarán oportunamente. Las comunicaciones o notificaciones a que diera lugar esta presentación pueden ser válidamente dirigidas a través de los canales que se establezcan por la presente.

II. OBJETO Y PROPÓSITO DE LA PRESENTACIÓN:

El objetivo primordial de este documento es aportar valor al proceso de revisión normativa, identificando puntos que, a nuestro entender, podrían ser ajustados para mejorar la claridad, la coherencia y, fundamentalmente, robustecer la seguridad operacional en el marco de las nuevas regulaciones.

Destacamos que más allá de los cambios normativos que han tenido lugar, si los mismos no son acompañados con implementaciones acordes, aquellos quedan en textos normativos que solamente despiertan numerosas dudas entre los usuarios, escuelas y aeroclubes del país, generando una situación de desorden regulatorio que afecta la viabilidad misma de nuestro sector.

III. PREGUNTAS, INQUIETUDES Y ALARMAS QUE SURGEN ENTRE LOS USUARIOS.

PE-2025-130551205-APN-DGDYD#JGM

Entre las dudas, preguntas, inquietudes y alarmas que surgen entre los usuarios, escuelas y aeroclubes se encuentran las siguientes:

1) Implementación del foliado digital o electrónico:

¿Qué sucederá con el foliado digital o electrónico? ¿Se implementará? ¿Cuándo? ¿De qué manera? ¿total o parcial?. Muchos pilotos nos han reportado respuestas disímiles entre los funcionarios de Anac a este respecto. Esta pregunta es fundamental, máxime si se considera que se continúan dando turnos para semanas o meses, siendo compartidos en grupos de comunicación informal. La ausencia de claridad en este punto genera expectativas inconsistentes en los usuarios.

2) Firmas de certificados de escuelas de vuelo y colapso administrativo:

El Departamento de Control Educativo se encuentra colapsado y sin capacidad de respuesta. ¿Qué medidas se tienen previstas tomar al respecto? Existen demoras de meses para poder certificar escuelas de vuelo conforme RAAC 141, lo mismo para afectación de aeronaves, instructores y actualización de documentación, entre otros. Sabemos que el personal es escaso y nos han informado que se encuentran colapsados, pero en ese caso cabe preguntarse: ¿de qué manera se piensa llevar adelante todas las desregulaciones e implementaciones de los cambios normativos que se han aprobado?

La realidad práctica demuestra que no existe capacidad de gestión al respecto. Inclusive, los propios funcionarios nos informan que no se encuentran informados de los cambios que se realizaron ni de los que se instrumentan con posterioridad. Si es así, ¿qué les espera a los usuarios?

3) Modificaciones a los Manuales de Instrucción en Particular MIP:

Las modificaciones a los MIP demoran tiempos excesivos. Conociendo la escasez de personal en la Autoridad, sería razonable compartir un modelo de MIP que la autoridad aeronáutica entiende viable de implementar, permitiendo así que las escuelas de vuelo se adapten con criterios uniformes.

4) Falta de actualización y publicación de planes de estudio:

Los planes de estudio no han sido actualizados ni publicados de acuerdo a la nueva normativa, dificultando que los manuales se ajusten a la normativa vigente. Esto genera una brecha considerable entre lo que la regulación exige y lo que efectivamente se enseña. La Resolución 651/2025 fue publicada el 19/09/2025. Su artículo 13 instruye a la DNSO a aprobar los programas de instrucción reconocida para los exámenes de conocimiento correspondientes, dentro de un plazo de treinta (30) días hábiles administrativos. Dicho plazo venció antes del día 5 de noviembre. no solo no se han publicado nuevos programas, sino que —pese a reiteradas consultas de escuelas y aeroclubes— ni siquiera se ha informado el correspondiente Plan de Estudios, es decir, la nómina de materias y la carga horaria sugerida, indispensable para que los centros de formación podamos elaborar nuestros propios programas. Aún no se ha obtenido respuesta, ni siquiera respecto de este punto básico. El mismo artículo 13 dispone que “los programas actualmente aprobados mantendrán su vigencia hasta tanto se efectivice la aprobación prevista en el párrafo precedente”. Sin embargo, esto resulta contradictorio, dado que se ha eliminado la licencia de Piloto Comercial de Primera Clase. ***En consecuencia, ¿cómo puede sostenerse la vigencia de un programa cuyos contenidos dependen de una licencia que ya no existe?. Desde la perspectiva de la formación inicial, la situación es aún más delicada si se considera que Instructor ha pasado a ser una habilitación.*** Si persisten —o se profundizan— las deficiencias en la formación de instructores, existiría el riesgo de que los pilotos accedan a esta habilitación sin la preparación teórica y práctica necesaria para cumplir eficazmente esa función, máxime cuando el Piloto Comercial debería contar ahora con una formación más amplia y actualizada.

5) Nula fiscalización, vigilancia y actividad punitiva:

Existe una nula fiscalización y vigilancia por parte de la Autoridad Aeronáutica de actividades ilegales e irregulares, acompañada de una nula actividad punitiva. Se ha optado solamente y de forma esporádica por acciones selectivas, en lugar de fiscalizar y vigilar la seguridad operacional a todos aquellos que realizan actividades aéreas al margen del cumplimiento de la normativa.

Esta situación se ha agravado considerablemente con las numerosas desregulaciones aprobadas que han anulado casi en su totalidad el poder de policía y fiscalizador de la Autoridad Aeronáutica, generando una asimetría peligrosa entre los operadores que cumplen y aquellos que actúan fuera de los marcos regulatorios.

6) Ambigüedad sobre la naturaleza jurídica de la Autorización de Vuelo del Alumno Piloto:

Existe ambigüedad sobre si la autorización de vuelo del alumno piloto es o no una licencia y el porqué de su diferencia con la normativa regional (RAAC 61.5/61.83). Esta cuestión es crítica para determinar responsabilidades, atribuciones y limitaciones.

7) Falta de ajuste entre el Casillero Aeronáutico Digital (CAD) y los CIACs habilitados:

No existe ajuste adecuado entre el CAD y los CIAC habilitados a los fines de dar de alta y validar la edad de los menores de 16 años de edad para realizar el curso de piloto privado. Los procedimientos administrativos no están alineados, creando obstáculos innecesarios.

8) Incongruencia respecto de edades mínimas para piloto privado:

Existe falta de claridad sobre las edades mínimas para realizar el curso de piloto privado y rendir el examen, con incongruencia respecto de la normativa regional. Este punto es delicado en términos de seguridad operacional y debe resolverse con urgencia.

9) Respuestas del Departamento de Control Educativo:

Las respuestas del Departamento Control Educativo, cuando se producen, suelen carecer de la precisión indispensable para orientar adecuadamente a los administrados y brindar seguridad jurídica a las operaciones.

IV: OBSERVACIONES DETALLADAS SOBRE LA NUEVA RAAC PARTE 61
--

A continuación, detallamos las observaciones relevadas en conjunto, ordenadas según las Subpartes de la regulación.

SUBPARTE A – GENERALIDADES:

Definiciones y Conceptos (Sección 61.1 b):

La introducción de conceptos como "Competencia", "Comportamiento observable" y "Criterios de actuación" alinea la normativa con las recomendaciones de OACI sobre Instrucción Basada en Competencias (CBT). Sin embargo, surge la pregunta fundamental: ¿qué se entiende exactamente por "instrucción basada en competencias"?

Hemos consultado a diversos funcionarios solicitándoles una explicación detallada de lo que se entiende por tal, y lamentablemente no existe consenso al respecto. Esta falta de claridad conceptual es preocupante.

RE-2025-130551305-APN-DGDYD#JGM

Observación: Se sugiere enfáticamente desarrollar un plan de transición y capacitación estandarizado para Inspectores, Examinadores e Instructores, a fin de asegurar una aplicación homogénea y objetiva de estos nuevos criterios de evaluación. Sin una guía clara y precisa, estos conceptos corren el riesgo de ser interpretados de manera subjetiva, afectando considerablemente la uniformidad de la instrucción y la evaluación a nivel nacional.

Definiciones de Roles de Piloto (PF, Piloto al Mando, PM):

Las definiciones de "Piloto a los Mandos (PF)", "Piloto al Mando" y "Piloto Supervisor (PM)" generan considerable confusión, especialmente en el contexto de la instrucción y la operación de aeronaves que requieren un solo piloto. Se solicita una clarificación más precisa de los roles, particularmente cómo se distingue un "Piloto Supervisor" de un "Instructor de Vuelo" en funciones.

Observación: La figura del "Piloto al Mando bajo supervisión" desdibuja las responsabilidades del copiloto y del piloto al mando. Es fundamental que las responsabilidades de cada miembro de la tripulación estén definidas sin ambigüedad alguna, para evitar vacíos legales y operacionales.

Definición de Aeronave Deportiva Liviana (ADL):

Observación: La coexistencia de la categoría ADL con la de Aeronave Ultraliviana Motorizada (ULM), sin una delimitación clara de sus diferencias operativas en esta norma, puede generar confusión sobre las trayectorias de formación y las habilitaciones cruzadas. Se solicita una aclaración taxativa al respecto.

Actos Relacionados con Alcohol y Drogas (Sección 61.15):

Observación: La nueva redacción establece que el titular "no debe ejercer las atribuciones [...] mientras se encuentre bajo los efectos", lo cual es menos restrictivo que una prohibición absoluta. Si bien se valora que la ANAC pueda realizar controles, se debería mantener una política de "tolerancia cero" más estricta, coherente con los estándares internacionales y la seguridad operacional.

Vigencia y Pérdida de Atribuciones (Sección 61.19):

La pérdida de atribuciones tras 24 meses de inactividad es una medida de seguridad acertada. Sin embargo, surge la pregunta: ¿quién determina la vigencia de las atribuciones? ¿Qué estándares se aplicarán?

Observación: La norma no especifica los estándares mínimos del "reentrenamiento" requerido para recuperar las atribuciones. Se solicita con carácter urgente definir un programa básico estandarizado para garantizar una recuperación efectiva de la competencia.

Observación adicional: La Autorización de Alumno Piloto tiene una vigencia de 24 meses. ¿Qué sucede si el curso excede este plazo? Sabiendo que el curso teórico dura 12 meses, debería contemplarse un procedimiento claro de renovación o prórroga.

Instrucción Aprobada (Sección 61.22):

Observación: La redacción parece eliminar la figura de la instrucción particular o el entrenamiento recurrente fuera de un CIAC, pero debe diferenciarse claramente entre readaptación, adaptación y formación inicial, siendo fundamental que no todas necesariamente deban inscribirse en un curso completo. La flexibilidad es esencial para usuarios con experiencia previa.

Exámenes Teóricos y Prácticos (Secciones 61.35 y 61.39):

Observación: La Sección 61.39(a) establece un plazo de doce (12) meses entre la aprobación del examen teórico y la rendición de la prueba de pericia. Se considera un plazo adecuado, pero es un cambio importante que merece ser destacado y comunicado claramente a los usuarios.

Libro de Vuelo Personal (Sección 61.51):

Observación crítica: ¿Cómo debe registrar las horas el alumno piloto si el instructor se anota como piloto al mando? La sección debería clarificar de manera inequívoca el método de registro para el alumno. Es positivo que se exija al alumno portar su libro de vuelo en travesías "solo", pero los registros deben ser claros desde el inicio.

Repaso de Vuelo (Sección 61.56):

Observación: La implementación de un repaso de vuelo bienal obligatorio para todos los pilotos es una medida excelente de seguridad operacional, únicamente si se contratan inspectores suficientes para no detener la actividad por dicha bienal. Si no existen recursos para hacer cumplir la normativa, el perjudicado siempre será el usuario.

Experiencia Reciente (Sección 61.57):

Se unifica la experiencia general a 3 despegues y aterrizajes en los últimos 90 días para todos los pilotos. Se extiende la experiencia reciente para vuelo nocturno y por instrumentos a 180 días.

Observación CRÍTICA: Permitir que un piloto de Parte 91 se auto-reentrene sin instructor para recuperar la experiencia reciente es una medida que compromete severamente la seguridad operacional. Un piloto que ha perdido su experiencia reciente debería, por definición, ser supervisado por un instructor cualificado para garantizar que la recupera de forma segura.

SUBPARTE B - HABILITACIONES ADICIONALES**Habilitación de Vuelo por Instrumentos (HVI) (Sección 61.65):**

Observación: Existe una aparente contradicción. El párrafo (c) exige "por lo menos 10 horas de instrucción de doble mando", mientras que el párrafo (d) menciona un total de "Cuarenta (40) horas de vuelo por instrumentos". Se solicita clarificar si las 10 horas son el mínimo de instrucción dual dentro de las 40 totales, o si existe una exigencia acumulativa.

SUBPARTE C - ALUMNO PILOTO**Requisitos para Vuelo Solo (Sección 61.87):**

Observación FUNDAMENTAL: El listado de 38 maniobras y procedimientos requeridos antes del primer vuelo solo es excesivamente prescriptible y no se alinea coherentemente con la instrucción por competencias. Maniobras como "8 alrededor de pilones" no son esenciales para la seguridad del primer vuelo solo en circunstancia alguna.

La decisión debería basarse primordialmente en la competencia demostrada por el alumno en las maniobras fundamentales del circuito de tránsito, a criterio profesional del instructor. La prescriptividad excesiva limita la flexibilidad pedagógica necesaria.

SUBPARTE E - LICENCIA DE PILOTO PRIVADO:**Requisitos para el Otorgamiento (Sección 61.103):**

La edad mínima se reduce a 16 años, lo que representa un cambio significativo respecto de la normativa anterior.

Observación: Se exige haber aprobado el "primario completo", una denominación desactualizada del sistema educativo argentino actual. Se sugiere con carácter urgente actualizar la terminología a "educación primaria completa" o equivalente, conforme a los estándares educativos vigentes.

Objeciones a Requisitos de Experiencia – Instrucción Nocturna Obligatoria:

RE-2025-130551305-APN-DGDYD#JGM

Se solicita la revisión de un punto crítico de la nueva RAAC 61 (Res. 651/25) que impactan negativamente en la viabilidad y el fomento de la aviación civil: la instrucción nocturna obligatoria.

La exigencia de instrucción nocturna (10 despegues y aterrizajes) como requisito estándar demuestra los graves efectos de regular desde el escritorio sin conocer la infraestructura real de nuestros aeroclubes y de nuestro país. Esta medida genera un grave perjuicio a todos los aeroclubes que carecen de balizamiento, siendo estos la gran mayoría en nuestro país.

Crítica fundamental: Esta medida es impracticable en gran parte del territorio nacional y potencialmente peligrosa dadas las limitaciones serias de infraestructura. Impone un aumento exponencial de costos (traslados, viáticos, tasas en aeródromos habilitados) que tornan la formación completamente inviable para la mayoría de aspirantes a pilotos.

La norma establece una discriminación fáctica contra la aviación de fomento del interior, centralizando la instrucción e ignorando la infraestructura endeble y frágil que caracteriza nuestro país. Se solicita la revisión urgente de este punto, proponiendo categóricamente que la habilitación nocturna vuelva a ser una habilitación adicional optativa, permitiendo así que la formación sea viable en todo el territorio.

Atribuciones y Limitaciones (Sección 61.115):

Observación CRÍTICA: Permitir que un piloto privado, bajo ciertas condiciones, actúe como piloto al mando a cambio de una remuneración (vuelos incidentales a un negocio, reembolso de gastos en búsqueda y salvamento, demostraciones de aeronaves) crea una "zona gris" imposible de fiscalizar y vigilar, que atenta contra el principio fundamental de que la licencia privada es para vuelos sin fines de lucro.

Esto podría generar competencia desleal significativa y riesgos operacionales al incentivar operaciones cuasi-comerciales con estándares de licencia privada, con las serias consecuencias que para ello se deriven respecto de la cobertura de las pólizas de seguro. Esta ambigüedad debe resolverse con urgencia.

SUBPARTE F - LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL

Requisitos de Otorgamiento (Sección 61.123):

Observación: Al igual que en Piloto Privado, se hace referencia al "secundario completo", terminología que debe ser actualizada conforme a los estándares educativos vigentes en la República Argentina.

Experiencia de Vuelo (Sección 61.129):

Observación SIGNIFICATIVA: La disparidad en la experiencia de piloto al mando requerida entre avión (100 hs) y helicóptero (35 hs) es notable y carece de justificación operativa clara. La responsabilidad y toma de decisiones de un Piloto al Mando (PIC) comercial son esencialmente equivalentes, independientemente de la plataforma utilizada. Se solicita una justificación técnica de esta diferencia.

SUBPARTE I - HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE VUELO

Cambio de Categoría – De Licencia a Habilitación:

Observación IMPORTANTE: La norma pasa de una "Licencia" a una "Habilitación" de Instructor de Vuelo. Se solicita aclarar con carácter urgente el régimen de transición y los derechos adquiridos para quienes ya poseen una Licencia de Instructor de Vuelo vigente. ¿Qué sucede con la documentación existente? ¿Qué procedimientos deben seguirse?

Limitaciones (Sección 61.184):

Observación CRÍTICA: El límite de 8 horas de instrucción en 24 horas es una medida de seguridad esencial y correcta. Sin embargo, se sugiere la implementación de un mecanismo de control efectivo para su

fiscalización. Adicionalmente, se propone permitir un máximo del 20% adicional de las 8 horas por circunstancias especiales para terminar un vuelo iniciado, restaurando la flexibilidad que existía en normativas previas.

Renovación de la Habilitación (Sección 61.187):

Observación PREOCUPANTE: El criterio de renovación basado en la tasa de aprobados del 80% podría generar incentivos perversos, tales como que los instructores eviten presentar a examen a alumnos que requieran más esfuerzo, afectando gravemente la calidad y equidad del sistema de formación. Esto podría generar discriminación indirecta.

SUBPARTE N - AUTORIZACIÓN DE EXAMINADOR DE VUELO

Requisitos y Atribuciones (Secciones 61.261 y 61.265):

Observación SIGNIFICATIVA: La exigencia de que el examinador esté afectado a un CIAC podría limitar considerablemente la disponibilidad de examinadores a nivel nacional, especialmente en regiones alejadas. La redacción en 61.261(d) que permite a la ANAC designar examinadores no afectados es ambigua. Se solicita clarificar si la afectación a un CIAC es mandataria u optativa/preferencial.

Observación adicional: El requisito de asistir a un "curso de instrucción recurrente" para la renovación es una medida excelente de estandarización, pero genera la pregunta fundamental: ¿dónde y cuándo se impartirán estos cursos? ¿Con qué recursos se cuenta? Además, la medida debería circunscribirse a los instructores que no presenten ningún tipo de alumno en un período de dos años.

Limitaciones (Sección 61.267):

Observación CRÍTICA: La excepción que permite a un examinador evaluar a un alumno propio "*previa autorización de la ANAC*" es un punto crítico que vulnera principios pedagógicos fundamentales. Esta práctica vulnera el principio de objetividad y la indispensable separación entre instrucción y evaluación, violentando principios básicos de pedagogía y de enseñanza elemental reconocidos internacionalmente.

Se solicita categóricamente la eliminación de esta excepción o su reglamentación certera con criterios sumamente restrictivos y de carácter público para su aplicación. Es inconcebible que en una universidad el examen sea tomado por el mismo profesor que dicta la materia; similarmente, en aviación civil no puede permitirse esta práctica sin comprometer la objetividad del sistema de evaluación.

CONCLUSIONES Y SOLICITUD DE ACCIÓN URGENTE:

Esperamos que estas consultas, preguntas, dudas, observaciones y serias inquietudes que nos plantean nuestros asociados, pilotos, instructores, escuelas, aeroclubes y usuarios en general sean consideradas como un aporte valioso para el urgente y necesario mejoramiento de una normativa neurálgica que regirá el futuro de nuestra aviación civil en los próximos años.

La situación actual genera un nivel de incertidumbre inaceptable que amenaza la viabilidad del sector. No podemos permitir que regulaciones bien intencionadas se conviertan en obstáculos para la formación de pilotos y el desarrollo de la aviación general argentina.

Por último, y no menos importante por ello, sorprende la diversidad de criterios al momento de aplicar e implementar la norma, ya que se han rechazado pedidos de exámenes formulados al amparo de la legislación vigente al momento de realizar el curso el alumno y desde esta Administración se intenta aplicar retroactivamente la reglamentación, implicando ello no solo el desconocimiento de la legislación nacional vigente sino de los principios básicos del derecho y del momento temporal de entrada en vigencia de las normas, situación que se ha relevado tanto de diversas escuelas como Aeroclubes y pilotos que se han acercado a las instituciones que suscriben la presente.

Quedamos a su entera disposición para cualquier aclaración y peticionarios con carácter de URGENTE se nos convoque a una reunión con las direcciones que han tomado intervención en las diversas modificaciones normativas. De esta manera podremos continuar colaborando constructiva mente en este importante proceso y mitigar efectivamente los riesgos que para la seguridad operacional representan los cambios normativos sin su adecuada implementación.

Lo saludamos a usted muy atentamente, aguardando una pronta respuesta.

Sin otro particular, saludamos a Usted, con el mayor respeto.



ADRIAN BENELLI

Presidente

Cámara Argentina de Escuelas de Vuelo



DANIEL AGUSTIN SANTOS

Presidente

Federación Argentina de Aeroclubes



JOSÉ MARÍA VACA

Presidente

Sociedad Argentina de Aviación



YOLANDA FERNANDEZ

Directora

ETAP



República Argentina - Poder Ejecutivo Nacional
AÑO DE LA RECONSTRUCCIÓN DE LA NACIÓN ARGENTINA

Hoja Adicional de Firmas
Documentación Complementaria

Número: RE-2025-130551305-APN-DGDYD#JGM

CIUDAD DE BUENOS AIRES
Martes 25 de Noviembre de 2025

Referencia: Otra Documentación

El documento fue importado por el sistema GEDO con un total de 8 pagina/s.

Digitally signed by GESTION DOCUMENTAL ELECTRONICA - GDE
Date: 2025.11.25 22:04:37 -03:00

MARTINEZ DIEGO DANIEL MARTINEZ DIEGO DANIEL
20138832288
-

Digitally signed by GESTION DOCUMENTAL
ELECTRONICA - GDE
Date: 2025.11.25 22:04:37 -03:00