

### III. OTRAS DISPOSICIONES

#### MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

**14369** *Resolución de 5 de junio de 2024, de la Dirección de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, por la que se prorroga la exención concedida por Resolución de 28 de julio de 2022, en relación con el cumplimiento de todos los requisitos aplicables o referidos a la habilitación de clase monomotor de pistón contemplados en el Anexo I (Parte-FCL) del Reglamento UE 1178/2011 de la Comisión, de 3 de noviembre, en virtud del artículo 71 del Reglamento (UE) 2018/1139 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 4 de julio.*

Mediante resolución de 28 de julio de 2022, de la Dirección de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, la Agencia Estatal de Seguridad Aérea concedió una exención al cumplimiento de todos los requisitos aplicables o referidos a la habilitación de clase monomotor de pistón contemplados en el anexo I (Parte-FCL) del Reglamento (UE) 1178/2011 de la Comisión, de 3 de noviembre, en virtud del artículo 71 del Reglamento (UE) 2018/1139 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 4 de julio.

Dicha exención se fundamentaba en que mientras que el Reglamento (UE) 2018/1139 del Parlamento Europeo y del Consejo, que es el que establece las normas comunes en el ámbito de la aviación civil, aplica a todas las aeronaves, sin distinguir entre sus formas de propulsión, los requisitos contemplados en el anexo I (Parte-FCL) del Reglamento (UE) 1178/2011, que es el que establece los requisitos técnicos y procedimientos administrativos relacionados con el personal de vuelo de la aviación civil, aplican, actualmente, únicamente a las aeronaves con motores de pistón o turbina dejando fuera de su alcance a las aeronaves con motor eléctrico.

La duración de la exención, con vigencia hasta el 31 de marzo de 2024, se estableció teniendo en cuenta que la Agencia Europea de Seguridad Aérea (EASA) ya había iniciado la modificación del Reglamento (UE) 1178/2011 a través de la RMT.0678 y que tenía previsto introducir los requisitos de licencias de tripulación de vuelo relativos a las aeronaves con motor eléctrico en el Reglamento (UE) 1178/2011 en el último trimestre del 2023.

Toda vez que no se ha producido la modificación normativa que establece los requisitos técnicos y procedimientos administrativos que deben cumplirse para obtener las atribuciones necesarias para volar el Pipistrel Virus Electro SW128 (de aquí en adelante: SW 128), aunque este nuevo avión con motor eléctrico sí esté dentro del alcance del Reglamento (UE) 2018/1139 y esté certificado por EASA desde el 10 de junio de 2020 (EASA TC NO. EASA.A.573), se hace necesario prorrogar la citada exención en vigor, ya que pilotos, organizaciones de formación, instructores y examinadores continúan con la necesidad de tener que operar el Pipistrel Virus Electro SW128 sin que existan los correspondientes requisitos normativos en la regulación que les es de aplicación, la Parte FCL.

En función de la situación específica descrita, esta Dirección, en virtud de las competencias que le corresponden conforme al artículo 71.1 del Reglamento (UE) 1139/2018, en relación con el artículo 9.1.d) del Real Decreto 184/2008, de 8 de febrero, por el que se aprueba el Estatuto de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, considera necesario prorrogar dicha exención, posibilitando así que se pueda operar el Pipistrel Virus Electro SW128 en condiciones de vuelo visual y con la actual habilitación de clase de monomotor de pistón (SEP), siempre y cuando se cumplan todas las condiciones establecidas en esta misma resolución en su apartado segundo, que garantizan la

seguridad y el cumplimiento con los requisitos esenciales para la tripulación de vuelo y en consecuencia, resuelve:

Primero. *Objeto.*

Prorrogar la exención concedida mediante resolución de 28 de julio de 2022 de la Directora de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, publicada en el «Boletín Oficial del Estado» de 13 de septiembre de 2022, al cumplimiento de todos los requisitos aplicables o referidos a la habilitación de clase monomotor de pistón contemplados en el anexo I (Parte- FCL) del Reglamento (UE) 1178/2011 de la Comisión, de 3 de noviembre, siempre que se cumplan, igualmente, las condiciones señaladas:

Esta exención aplica a las aeronaves Pipistrel Virus Electro SW128 y se otorga a:

- Pilotos titulares de licencia emitida por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea que sean titulares o estén en proceso de obtener la habilitación de clase monomotor de pistón (SEP).
- Organizaciones de formación (ATOs, DTOs), instructores y examinadores, cuyos certificados hayan sido emitidos por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, que participen en el entrenamiento, verificaciones y pruebas relativas a la habilitación de clase monomotor de pistón (SEP).

Con el fin de asegurar un nivel de seguridad adecuado, los titulares de la habilitación SEP, o aspirantes a la obtención de la misma, a lo que se les concede esta exención deberán cumplir, siempre que operen o pretendan operar la aeronave Pipistrel Virus Electro SW 128 contemplada en esta exención en condiciones de vuelo visual (VFR), con todas las condiciones que se mencionan a continuación y que se aplican en lugar de los requisitos establecidos en el Reglamento 1178/2011 en todo lo relativo o referido a la habilitación de clase monomotor de pistón (SEP):

(a) El SW 128 se considera una variante dentro de la habilitación de clase monomotor de pistón.

(b) El programa de entrenamiento establecido en el documento emitido por Pipistrel núm. «DOT-128-00-11-401 – Virus SW 128 Difference Training Programme» se incluirá en:

(1) El entrenamiento en vuelo para la LAPL(A) (conforme al FCL.115) o PPL(A) (conforme al FCL.210) que se realice en el SW128.

(2) El entrenamiento de diferencias [conforme al FCL.135.A (b) y FCL.710] para extender atribuciones de la habilitación SEP al SW128.

(c) Para extender atribuciones del SW128 a variantes del SEP con motor de pistón el entrenamiento de diferencias [conforme al FCL.135.A(b) y FCL.710] consistirá en aquellas partes del curso de entrenamiento para la obtención del SEP que se consideren necesarios para que el aspirante adquiera la competencia suficiente para operar una variante SEP con motor de pistón de manera segura.

(d) Los requisitos de experiencia reciente establecidos en el FCL.140.A se considerarán cumplidos para ambas variantes, SEP de motor de pistón y SW128, sólo si el titular de la LAPL ha completado:

(1) En el caso del FCL.140.A (a) y, si aplica, del FCL.140.A (b)(2), doce horas de vuelo en variantes SEP con motor de pistón o en SW128 o en una combinación de ambos, que incluyan lo siguiente:

- (i) al menos tres horas en variantes SEP con motor de pistón;
- (ii) al menos tres horas en el SW128;

(iii) un vuelo de entrenamiento conforme a lo establecido en el FCL.140.A (a)(2) en una variante SEP de motor de pistón;

(iv) un vuelo de entrenamiento de al menos cuarenta minutos con un instructor de vuelo (FI) o un instructor de clase (CRI) en el SW128; o

(2) En el caso del FCL.140.A (b)(1) una verificación de competencia en cada variante SEP, con motor de pistón y el SW128.

(e) Los requisitos de revalidación establecidos en el FCL.740.A (b) se considerarán cumplidos para ambas variantes, SEP de motor de pistón y SW128, sólo si el titular de la habilitación de clase SEP ha completado:

(1) Las doce horas de vuelo establecidas en el FCL.740.A (b)(1)(ii) incluyendo:

(i) al menos tres horas en variantes SEP con motor de pistón;

(ii) al menos tres horas en el SW128;

(iii) un vuelo de entrenamiento conforme a lo establecido en el FCL.140.A (a)(2) en una variante SEP de motor de pistón;

(iv) un vuelo de entrenamiento de al menos cuarenta minutos con un instructor de vuelo (FI) o un instructor de clase (CRI) en el SW128; o

(2) En el caso del FCL.740.A(b)(1)(i) una verificación de competencia en cada variante SEP, con motor de pistón y el SW128.

(f) Si el titular de la habilitación de clase SEP, conforme al FCL.740.A(b)(1)(ii), desea revalidar exclusivamente las atribuciones para el SW128 el entrenamiento en vuelo requerido tendrá una duración mínima de cuarenta minutos.

(g) El contenido del entrenamiento en vuelo especificado en los puntos (d)(1)(iv), (e)(1)(iv) y (f) de esta resolución incluirá todo lo siguiente:

(1) procedimiento de emergencia en caso de sobrecalentamiento de la batería;

(2) mal funcionamiento de la batería:

(i) estado de carga (SOC);

(ii) gestión de la reducción de la autonomía de la batería (pérdida de batería);

(iii) sobrecalentamiento de la batería y fuego de la batería (simulacros y procedimientos de emergencia);

(3) reducción de potencia (empuje) tras la activación del sistema de «derating» (simulación de una reducción de potencia).

(h) Para la renovación de las variantes SEP con motor de pistón y la SW128 deben cumplirse los requisitos del FCL.740 (b)(1), renovándose exclusivamente las atribuciones del SEP con motor de pistón o las del SW128 dependiendo del avión en el que se realice la verificación de competencia.

(i) Un alumno piloto que esté realizando el entrenamiento para la obtención de una LAPL(A) o PPL(A) en un SW128 podrá ser autorizado, conforme al FC.020(a), a llevar a cabo los vuelos de travesía solo en una variante SEP con motor de pistón únicamente después de que haya adquirido las competencias necesarias para operar dicha variante SEP de manera segura.

(j) El instructor, el examinador o la organización de formación, según aplique, especificará en toda la documentación siguiente que el entrenamiento, prueba o verificación, lo que corresponda, se llevó a cabo en base y conforme a esta exención:

(1) En el caso del punto (b)(1) de esta exención:

(i) los registros de entrenamiento de conformidad con el punto ORA.ATO.120 del anexo VII (Parte-ORA) y punto DTO.GEN.220 del anexo VIII (Parte-DTO) del Reglamento (EU) 1178/2011;

- (ii) la recomendación para la prueba de pericia (conforme al FCL.030(b));
- (2) En el caso de los puntos (b)(2), (c), (d)(1), (e)(1) o (f) de esta exención, la anotación del instructor en el libro de vuelo del piloto;
- (3) En el caso de los puntos (d)(2), (e)(2) y (h) de esta exención, o en el caso de una prueba de pericia para la emisión de una LAPL(A) o una PPL(A) en un SW128, el informe de la prueba de pericia o verificación de competencia cumplimentado por el examinador (conforme al FCL.1030(b)(3)).

#### Segundo. *Ámbito.*

En virtud de la presente resolución se aceptará el entrenamiento, verificaciones y pruebas llevadas a cabo por instructores, examinadores y organizaciones de formación (ATO, DTO) en aeronaves Pipistrel Virus Electro SW128 cuyas licencias, certificados, así como el entrenamiento, verificación o prueba se haya realizado al amparo de una exención emitida por un Estado EASA en los mismos términos previstos en la misma.

#### Tercero. *Vigencia.*

Esta resolución tendrá vigencia desde su publicación en BOE hasta el día 30 de junio de 2025.

#### Cuarto. *Publicidad.*

Esta resolución o cualquiera de sus modificaciones deberán hacerse públicas en la página web de AESA y publicarse en el «Boletín Oficial del Estado».

Contra la presente resolución, que pone fin a la vía administrativa, se podrá interponer recurso contencioso-administrativo, ante los Juzgados Centrales de lo Contencioso-administrativo de Madrid, en el plazo de dos meses a contar desde el día siguiente a la publicación de este acto, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 46.1 de la Ley 29/1998 de 13 de julio, Reguladora de la Jurisdicción Contencioso-administrativa o alternativamente, recurso potestativo de reposición ante la Directora de AESA, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 123 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, en el plazo de un mes contado a partir del día siguiente a la publicación de esta resolución.

Madrid, 5 de junio de 2024.–La Directora de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, Montserrat Mestres Domenech.